

Die Sprache der Schifffahrt
bei
Antonio de Guevara

Walter Bockhorni

DIE SPRACHE DER SCHIFFFAHRT

BEI

ANTONIO DE GUEVARA

INAUGURAL - DISSERTATION
zur Erlangung des Doktorgrades
der Philosophischen Fakultät
der Ludwig-Maximilians-Universität
zu München

vorgelegt von
Walter Bockhorni
aus
Ingolstadt

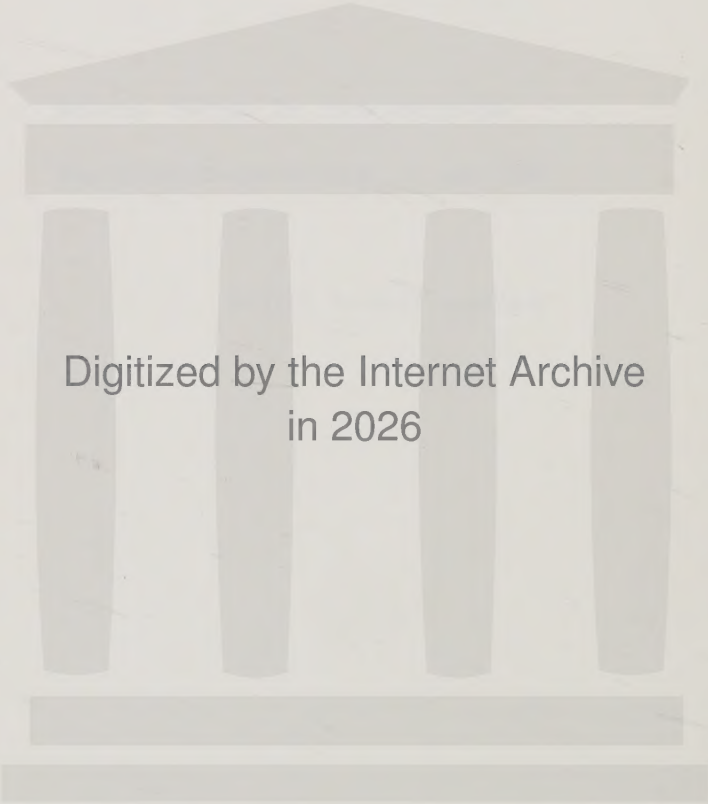
1958



Referent: Professor Dr. Hans Rheinfelder

Tag der mündlichen Prüfung: 29. Juli 1958

Meinen lieben Eltern



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41555221_0098

VORWORT

=====

THEMA UND PROBLEMSTELLUNG

Die bedeutungs- und sprachgeschichtlichen Untersuchungen, die hier zur Aufgabe gestellt sind, tragen deshalb einen besonderen Reiz, weil es sich um einen Bereich aus der spanischen Sprache handelt, der von dem gewöhnlichen Sprachschatz etwas abseits liegt: um die Sprache der Schifffahrt. Die zu behandelnden Seemannsausdrücke sind aus dem achten Kapitel des Buches "Arte del Marear" oder "Libro de los Inventores del Marear y de sesenta Trabajos que ay en las Galeras (1539)" von Antonio de Guevara entnommen. Antonio de Guevara ist ein Sohn der kantabrischen Berge. Er wurde wahrscheinlich im Jahre 1480 geboren, verlebte seine Jugend am Hofe des Katholischen Königspaares und trat dann in den Franziskanerorden ein. In der Folgezeit wurde er in Valencia zum Kommissar der Inquisition ernannt, entfaltete dort unter den Moriskos eine sehr erfolgreiche Bekehrungstätigkeit, die er später in Granada fortsetzte. 1528 wurde er zum Bischof von Guadix und 1537 zum Bischof von Mondoñedo ernannt.

Karl V. berief ihn sodann als Prediger an seinen Hof und übertrug ihm das Amt des kaiserlichen Chronisten. Etwa um die Mitte des 16. Jahrhunderts ist er gestorben. Die Abfassung einer solchen Schrift verwundert insofern, als er sich dabei in eine Domäne gewagt hatte, die seinen üblichen Lebensumständen fremd gewesen sein mußte.

Seine weiteren Werke haben nichts mehr mit dem Seewesen zu tun. Die wichtigsten davon sind "El Reloj de Príncipes o Libro áureo del Emperador Marco Aurelio (1528)". Außer dem "Arte del Marear" erschienen 1539 noch zwei andere Werke: "Aviso de Privados y Doctrina de Cortesanos" und der "Menosprecio de la Corte y Alabanza de la Aldea". Den Nichtseemann erkennt man auch daraus, daß er aus einer sichtlichen Verwunderung oft gerade diejenigen Ausdrücke oder Wörter anführt, die ihm aus seinem eigentlichen Sprachschatz wohl bekannt sind, in der Sprache der Schifffahrt aber eine ganz andere Bedeutung aufweisen; außerdem stellt er Wörter zusammen, die von außen her in die spanische Seemannssprache aufgenommen wurden, dort gang und gäbe waren, dem reinen Kastilischen jedoch immer fremd geblieben sind.

Der Verfasser des Buches soll bei dieser Arbeit völlig in den Hintergrund tre-

ten. Seine genauen Lebensdaten, seine Biographie, seine stilistischen Eigenheiten, die bekannte und viel diskutierte Frage, ob Vorläufer des Conceptismo oder nicht, sind hier kaum von Wichtigkeit. Die vorliegende Arbeit ist rein sprachgeschichtlich ausgerichtet.

Die Ausdrücke werden nach Möglichkeit etymologisch erklärt. Es soll gezeigt werden, ob sie bodenständig sind, wenn nicht, woher sie importiert wurden; weiter wird angegeben, wann sie im Kastilischen erstmals auftreten, welches Leben sie in der Umgangssprache geführt haben bzw. noch führen, ob sie heute in der Seemannssprache Spaniens noch gebräuchlich sind usw.

Als wichtigstes Handbuch für Sacherklärungen, idiomatische Wendungen, Fachausdrücke und dergleichen dient das große enzyklopädische Werk des Verlags Espasa Calpe. Bei dem fachberuflichen Charakter des Stoffes muß sehr viel damit gearbeitet werden, deshalb wird es nicht immer wieder zitiert, nur an wichtigen Stellen wird stets darauf hingewiesen. Bedauerlicherweise sind einige Werke, die dieser Arbeit wertvolle Beiträge liefern könnten, nicht erreichbar. Darunter besonders das Werk über die spanische Seemannssprache von Woodbridge (Spanish nautical terms of the age of discovery, Diss. Illinois 1950), der Diccionario Marítimo Español von Fernández de Navarrete, Madrid 1831 und der von J. Lorenzo, Murga, Ferreiro, Madrid 1864. Einigen Ersatz dafür bieten der Diz. di Marina und das sehr umfassende Werk von A. Jal (s. Literaturverzeichnis).

Das achte Kapitel des "Arte del Marear: del bárbaro lenguaje que hablan en las galeras" ist im folgenden abgedruckt aus der Auflage (bessere Ausgaben stehen leider nicht zur Verfügung), veranstaltet von Sr. Don Julián de San Pelayo Ladrón de Guevara, Bilbao 1895:

Dichas las libertades y privilegios de la galera, digamos ahora la forma y lenguaje que hablan en ella: porque tan extremados son al modo de hablar: como en la manera de vivir.

Al fundamento de la galera quieren ellos que se llame quilla: y a las clavijas del palo llaman escálamos. A la cabeza de la galera llaman popa: y al cabo de ella dicen proa. Alo que nosotros llamamos costeras, no consienten ellos sino que se nombren cuadernas: y a lo que decimos borde llaman ellos caballeres. A la camara sobre que está la aguja, llaman escandalar, y al camino que va de proa a popa, nombran crujía.

A donde asientan los remeros llaman postiza: y a donde van guardadas las velas, llaman cuarteles, quieren que la cocina se llame fogón: y al renovar la galera digan dar carena.

Como decimos en nuestro lenguaje acostaos a una parte, dicen ellos en el suyo

teneos todos a la banda, y por decir tirad desto o de aquello, dicen ellos a grandes voces iza iza. A lo mas alto del mástil mandan que se llame gata: y a las garruchas con que suben la vela, se nombren topas.

Nosotros decimos ésta es la vela mayor, ésta es la mediana y ésta es menor: ellos no dicen sino vela maestra, vela **mezana**, vela del trinquete.

A las maromas llaman gumeras: y al poste llaman puntal. A la estaca a do atan las velas, quieren que se llame maimoneta: y a la maroma con que templan las velas, dicen que se llama escota. Como nosotros decimos volved esa galera dicen ellos ciaboga: y para decir no reméis más: dirán ellos leva remo.

A la garrucha con que meten el esqui fe llaman barbeta: y a lo con que cargan la galera llaman lastre. Lllaman al guardaropa nochar: y al que rige la galera cómitre. Por decir que navegan con buen viento dicen que van en popa: y por navegar a medio viento, dicen que van a orza.

A do se prenden las velas llaman antena: y a la maroma con que la suben, llaman candaliza. A lo que llamamos remar dicen ellos bogar y al sacar agua de galera llaman escotar. Mandan que a la despensa no la llamen sino pañol y que los remeros de popa se nombren espaldares. A los que andan en el barco llaman proeles: y a la nariz de la galera asperón. Al primer remero llaman bogavante: y al postero dicen tercerol.

Al viento cierzo llaman tramontana, al ábrego mediojorno, al solano levante y al gallego poniente. Estar la galera armada, dicen estar empavesada: y cuando ella se pierde por tormenta, dicen que dió al través. No dirán ellos vamos por agua, sino hagamos aguada: ni tampoco dirán navegad a Cerdeña sino pon la proa en Cerdeña!

Esta, pues, es la jerigonza que hablan en la galera: de la cual, si todos los vocablos extremados hubiesemos aquí de poner, sería para nunca acabar: abaste concluir con nuestro tema: que la vida de la galera, déla Dios a quien la quiera.

L I T E R A T U R V E R Z E I C H N I S

- Alcover, Antoni - Francesc de B. Moll, Diccionari Català-Valencià-Balear, Palma de Mallorca 1930 ff.
- Alfonso el Sabio, Las Siete Partidas del Rey Don Alfonso el Sabio, Cotejadas con varios códices antiguos por la Real Academia de la Historia y glosadas por el Licenciado Gregorio López, del Consejo Real de Indias de S. M., Paris 1851.
- Baist, Gottfried, Die Spanische Sprache, in: Grundriß der Romanischen Philologie, hrsg. von Gustav Gröber, Straßburg 1886, Bd. I, 689-714.
- Battisti, Carlo - Giovanni Alessio, Dizionario Etimologico Italiano, Florenz 1950 - 57.
- Bloch, Oscar - Walther von Wartburg, Dictionnaire Etymologique de la Langue Française, Paris 1950.
- Cange, Du, Glossarium Mediae et Infimae Latinitatis, Niort 1887.
- Corominas, Juan, Diccionario Crítico Etimológico de la Lengua Castellana, Bern o. J.
- Dicc. de la Real Ac.: siehe Real Academia Española.
- Dict. de l'Ac. Fr.: siehe Dictionnaire de l'Académie Française.
- Diego, García de, Diccionario Etimológico Español e Hispánico, Madrid 1954.
- Diez, Friedrich, Wörterbuch der Romanischen Sprachen, Bonn 1878, 4. Aufl.
- Diz. di Mar.: siehe Dizionario di Marina.
- Dizionario di Marina Medievale e Moderno, Rom 1937.
- Espasa-Calpe, Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana (letzter bis heute erschienene Band 1948).
- Figueiredo, Candido de, Novo Dicionario da Lingua Portuguesa, Lissabon 1937.
- Flügel-Schmidt-Tanger, Wörterbuch der englischen und deutschen Sprache, Braunschweig 1896.
- Gamillscheg, Ernst, Etymologisches Wörterbuch der Französischen Sprache, Heidelberg 1928.

- Gamillscheg, Ernst, *Romania Germanica, Sprach- und Siedlungsgeschichte der Germanen auf dem Boden des alten Römerreiches*, Berlin 1934-36.
- Godefroy, Frédéric, *Dictionnaire de l'Ancienne Langue Française et de tous ses Dialectes du IX^e au XV^e Siècle*, Paris 1880-1902.
- Jal, *Glossaire Nautique, Répertoire Poliglote de Termes de Marine Anciens et Modernes*, Paris 1848.
- Kluge, Friedrich, *Seemannssprache, Wortgeschichtliches Handbuch deutscher Schifferausdrücke älterer und neuerer Zeit*, Halle 1911.
- Kluge-Götze, *Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache*, 17. Aufl., Berlin 1957.
- Meyer-Lübke, *Romanisches Etymologisches Wörterbuch*, 3. Auflage, Heidelberg 1935.
- Michaelis, H., *Dizionario Pratico*, Leipzig 1932, 21. Auflage.
- Mistral, Frédéric, *Lou Tresor dou Felibrige ou Dictionnaire Provençal-Français*, Paris 1932.
- Navarrete, Martín Fernández de, *Biblioteca Marítima Española*, Madrid 1852.
- Palazzi, Fernando, *Novissimo Dizionario della Lingua Italiana*, Mailand 1940.
- Panzini, Alfredo, *Dizionario Moderno delle Parole che non si trovano nei Dizionari comuni*, Mailand 1950, 9. Auflage.
- Pisani, Vittore, *Paideia, Revista Letteraria di Informazioni Bibliografica*, Bd. VI, Arona 1951.
- Pauly-Wissowa, *Real-Enzyklopädie der Klassischen Altertumswissenschaft*, Stuttgart 1894-1956.
- Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Española*, Madrid 1925, 15. Aufl.
- REW: siehe Meyer-Lübke
- Röding, Heinrich, *The Universal Marine Dictionary Spanish and English, containing all the Spanish Technical Terms and Phrases*, Hamburg 1815.
- Romero-Navarro, *Registro de Lexicografía Hispánica*, Madrid 1951.

Slaby-Grossmann, Wörterbuch der spanischen und deutschen Sprache,
Leipzig 1932.

Svensk-Hellquist, Etymologisk Ordbok, Malmö 1948, 3. Auflage.

Terlingen, Juan, Los Italianismos en el Español desde la Formación del
Idioma hasta Principios del Siglo XVII, Amsterdam 1943.

Tobler-Lommatzsch, Altfranzösisches Wörterbuch, Berlin-Wiesbaden
1925-54.

Tolhausen, Luis, Neues spanisch-deutsches Wörterbuch, Leipzig 1908.

Vallès, Diccionari Català Il·lustrat, Barcelona o. J.

Vidos, B. E., Storia delle Parole Marinesche Italiane passate in Francese,
Contributo storico-linguistico all'Espansione della Lingua Nautica
Italiana, Florenz 1939.

Walde-Hofmann, Lateinisches Etymologisches Wörterbuch, Heidelberg
1930-54, 3. Auflage.

Wartburg, Walther v., Französisches Etymologisches Wörterbuch,
Bonn 1928 ff.

Zerolo, Elías, Diccionario Enciclopédico de la Lengua Castellana,
Paris 1895.

Al fundamento de la galera quieren ellos que se llame quilla

Als Grundbalken des Rumpfes nimmt die quilla im Gesamtbau des Schiffes einen wichtigen Platz ein. Entsprechend dieser Stellung ist das Wort quilla im seetechnischen Sprachschatz in einer Reihe von verschiedenen Wendungen vertreten. Einen Teil der quilla bezeichnen die spanischen Matrosen falsa quilla oder zapata: eine Holzleiste oder ein Eisenband, das man zum Schutz der quilla darüber anbringt. Das Wort zapata stellt keinen bodenständigen Seemannsausdruck dar, sondern gehört zu zapato = der Schuh. Der Genuswechsel ist auf die enge Verbundenheit der Bedeutung mit quilla zurückzuführen. Dasselbe Wort zapata gebrauchten die Matrosen auch für das Holzgehäuse, in das man die Spitze eines Ankers steckte. Eine Übertragung der zapata = falsa quilla, auf die Alltagssprache mit einem kleinen Bedeutungswandel liegt bei den Wörtern zapata = Ledereinlage in der Türangel und zapata = Zementunterlage, auf die eine Holzwand gebaut wird, vor.

Auch im übrigen Leben der Spanier zeigt das Wort quilla seinen Einfluß. In der Botanik nennt man z. B. quilla die unteren Blätter der Schmetterlingsblütler. Das sind die unteren beiden Blumenblätter, teils miteinander verbunden, teils unverbunden. So auch im Reiche der Zoologie. Es liegt nahe, daß der Aufbau eines Skeletts der Tiere aus der Gattung der Vögel bei dem Volk der Seefahrer leicht einige Parallelen mit dem Skelett eines Schiffes nach sich ziehen kann. So gibt es im Spanischen quilla auch in der Bedeutung "Brustbein der Vögel", das in der Form eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Bug und dem vorderen Teil des Kiels eines Schiffes aufweist. Auch die moderne Anatomie spricht von einem "torax en quilla" bei einem für die Rachitis charakteristischen Hervortreten des Brustbeins (Espasa-Calpe).

Das Wort quilla findet sich innerhalb der Seemannssprache noch in Fachausdrücken, die z. T. auch in die Alltagssprache übergetreten sind. Eine der wichtigsten und schwierigsten Arbeiten im Leben eines Seemanns, der noch nicht die technischen Vorzüge der modernen Zeit kannte, nannte man dar, descubrir la quilla oder caer a la quilla. Das bedeutet das Zurseiteneigen des Schiffes, bis der Kiel aus dem Wasser hervorragt, zu deutsch: kielholen.

Ehemals führte man diesen Vorgang sogar mit den größten Schiffen aus. Man entfernte sämtliche Masten, alle Aufbauten und alles, was auf Deck nicht niet- und nagelfest war. In die Öffnungen, in denen die größeren Masten befestigt werden, ließ man starke Balken ein und keilte sie fest, so daß ihre oberen Enden starken Kräften widerstehen konnten, denn von hier aus wurde das Schiff zur Seite gezogen. Die Balken wurden auch noch auf der Seite, in die der Zug

erfolgte, mit schräggestellten Stützpfehlen und auf der Gegenseite mit straffgespannten Seilen verstärkt. Nach diesen Vorbereitungen befestigte man an den Enden der Balken Flaschenzüge und leitete diese auf ein diesem Zwecke dienendes Schiff, genannt *chata* (1), oder an starke Anker. Nun begann man mittels einer Ankerwinde den Flaschenzug zu betätigen. Das Schiff neigte sich somit langsam zur Seite. Der Vorgang wurde solange fortgesetzt, bis sich der Kiel des Schiffes zeigte und damit eine ganze Hälfte des Rumpfes aus dem Wasser freigelegt war. Dann konnten die Kalfaterer ans Werk gehen.

Obwohl dieses Verfahren heute veraltet ist, kann man es häufig dort antreffen, wo noch größere Schiffe aus Holz zu finden sind (Espasa-Calpe)

Ensenar oder poner la quilla al sol bedeutet einmal das gleiche wie "dar, descubrir", dann aber auch im übertragenen Sinn "scheitern", "Schiffbruch erleiden".

Estar a la quilla = der Zustand des Festsitzens am Ufer oder auf einer Sandbank. Damit verbunden ist gleichzeitig auch die Vorstellung der notwendigerweise erfolgten Neigung des Schiffes zur Seite.

Estar en quilla besagt, daß jemand auf Schiff in See ist.

Fondear con la quilla oder amarrarse con la quilla = stranden, jedoch mit Absicht und auf selbst gewählter Stelle. Während ir a quilla oder dar la quilla oder tumbar a la quilla ein "unvorhergesehenes Stranden" bezeichnet.

La quilla es de quien la pasa will sagen, daß der Kapitän seiner Mannschaft gegenüber immer Vorteile für sich in Anspruch nehmen kann, sei es aus der Tatsache, daß er über das Schiff verfügt, sei es, daß er die Richtung der Fahrt bestimmt, die Ladung, usw.

Pasar por debajo de la quilla = jemand unter dem Schiff hindurchziehen. Dies war ein Strafmaß, das nicht selten der Todesstrafe gleichkam und nach den Gesetzen der Seeleute für gewisse Verbrechen über Schiffsmitglieder verhängt wurde. Auch die deutsche Fachsprache nannte diesen Vorgang schlichtweg "kielholen".

Friedrich Kluge; Seemannssprache, berichtet darüber auf S. 442: "Röding beschreibt dies 1794 folgendermaßen: man bindet dem Verbrecher ein Tau um den Leib, welches unter dem Kiel durch, nach der anderen Seite des Schiffes führt. Alsdann belastet man ihn mit Steinen, damit er nicht an den Kiel stöße, läßt ihn von der großen Raa, wo selbst das andere Ende des Taus befestigt ist, ins Wasser fallen und zieht ihn unter dem Schiff durch an der anderen Seite wieder heraus (diese Strafe wird zuweilen mehrmals wiederholt und nicht selten bricht der Delinquent dabei Arm und Beine oder kommt gar dabei um). Nach Röding

1) nach Corominas s. v. *chato*: aus Portugal Deriv. von *chato*, vlat. **plattus*

< gr. $\pi\lambda\alpha\tau\upsilon\varsigma$.

war das Kielholen eine in Sonderheit auf holländischen Schiffen gebräuchliche Leibesstrafe für Hauptverbrecher (es ist dort aber seit 1853 abgeschafft). Diese Strafe wird in Holland zuerst erwähnt in einer Schiffsordnung von 1560. "Poner la quilla al sol = das Schiff auf Strand umkippen und aufbocken. Poner la quilla de un barco heißt "den Kiel eines Schiffes in der Werft auf Helling setzen". Dies ist die erste Arbeit beim Bau eines Schiffes, so daß der Ausdruck synonym ist mit den Worten: den Bau eines Schiffes beginnen. Redewendungen mit quilla in der spanischen Alltagssprache: dame quilla y te daré millas (milla = Meile). Dieses Sprichwort bezeichnet im engeren Sinn, daß die Schnelligkeit eines Schiffes von dessen Länge oder Größe abhängt. Je größer das Schiff, desto größer die Geschwindigkeit. Im weiteren Sinn wird es auch auf viele Begebenheiten außerhalb der Schifffahrt angewandt. Z. B. je mehr Geld man hat, desto größer ist der Einfluß (u. ä.). De quilla a perilla (perilla = Spitzbart, Sattelknopf, Ohrläppchen). Dieser Ausdruck ist gleichbedeutend mit "de arriba abajo", von oben bis unten. Das Wort quilla hat in fast allen rom. Sprachen das lat. carina (s. S. 23; carena) verdrängt (frz. quille, kat. quilla, port. quilha, nur it. scafo, tazzo-lo).

Das erste Auftreten des Wortes quilla im Span. findet sich nach Corominas im hinterlassenen Werk des Columbus. In der Folgezeit tritt es häufig und regelmäßig auf, dies läßt sich besonders aus dem Sammelwerk der alten Seefahrtsgeschichten von Fernández Navarrete (1) und aus den von der Span. Akademie für das Diccionario de Autoridades gesammelten Texten ersehen. Corominas hebt die Fremdartigkeit des Wortes im Mittelmeerraum hervor und weist darauf hin, daß das frz. quille schon seit 1382 (so auch Bloch-Wartb. 499b) belegt und deshalb verhältnismäßig spät ins Span. eingedrungen ist. Auch Battisti-Alessio II 899 bezeugt das Auftreten des Wortes im It. erst seit dem 16. Jh. Sein Eindringen ins It. sei über die iber. Halbinsel erfolgt. Dieselbe Auffassung wird auch im Diz. di Mar. 164 vertreten. Das frz. quille ist nach Bloch-Wartb., Battisti und Corominas zusammen mit dem ebenso früh belegten engl. keel auf das anord. kilir, die Pluralform von kiþlr = Kiel zurückzuführen (Corominas und Bloch-Wartb. bringen als Grund für die Verwendung des Plural die Notwendigkeit vieler Einzelbalken für den Gesamtbau des Kiels zur Geltung). Die Annahme der Herkunft aus dem Ndl., so wie sie im Diz. di Mar. vertreten wird, ist nach Bloch-Wartb. und Corominas deshalb nicht möglich, weil ndl. kiel = Schiff (mndl. kiel, ahd. kiol, anord. kjöill) mit anord. kiþlr = Kiel nicht verwechselt werden darf. Das erst im 16. Jh. auf-

1) Colección de los viajes y descubrimientos, que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, 5 Bände, Madrid 1825 - 1837.

tretende ndl. kiel = Kiel ist zusammen mit dem dt. Kiel nach Bloch-Wartb. wohl eher aus dem engl. keel übernommen worden. Auch Kluge-Götze 367a unterscheidet zwischen Kiel = Schiff und Kiel = Grundbalken des Schiffes und führt ersteres auf das ahd. asächs. kiol, das gemeinsame Grundlage mit mndl. kiel, ae. cēol und anord. kjöll hat, zurück und erschließt daraus den germ. Stamm keula. Urverwandt seien vielleicht damit gr. $\gamma\alpha\upsilon\lambda\acute{o}\varsigma$ = Melk-Schöpf-eimer, aind. gōlā = kugelförmiger Wasserkrug. Letzteres wird auf ein anord. kjōlr, zusammen mit dem mnd. mnl. kēl, kīl, dem engl. keel und dem schwed. köl, mit dem gemeinsamen germ. Stamm *kēlu zurückgeführt. Von daher leiten sich auch nach Kluge das frz. quille und hiervon wiederum das span. quilla ab.

..... y las clavijas del palo llaman escálamos

Ein escálamó, auf deutsch die Dolle, stellt gleichsam die Achse dar, um die sich das Ruder bei der Hin- und Herbewegung dreht. Die Befestigung mit Hanf oder sonstigem Gestricke fällt weg, wenn man an Stelle eines Zapfens im Abstand von etwa einer Handbreite einen zweiten anbringt, so daß zwischen diesen das Ruder ebenfalls seine Bewegungen ausführen kann. Im ersten Falle nennt man einen solchen escálmó auch tolete (1), im zweiten damas (Espasa-Calpe s. v. escálamó) (2).

Die ersten Belege des Wortes escálamó werden von Corominas bei Cristóbal de las Casas, Vocabulario de las lenguas toscana y castellana, Venedig 1570 und aus einem anonymen Bericht aus Barcelona, Lo que vale una galera, aus dem Jahre 1574 angegeben. Der Arte del Marear entstand um 1540, so daß diese Angaben hiermit berichtet werden können.

Escalamote hat ein Augmentativsuffix angenommen und bezeichnet eines der beiden oberen Enden einer Schiffsspante, einer cuaderna (3). Wahrscheinlich ist diese Bezeichnung darauf zurückzuführen, daß die Ruderzapfen in das obere Ende einer Spante eingetrieben wurden, und daß die Verbindung beider in der Sprache den kleinen excálamó und den großen escálamó geschaffen hat. Von

- 1) nach Corominas aus frz. tolet (Bloch-Wartburg 606b: seit 1611) und dies wahrscheinlich aus dem engl. thole, das als mengl. tholle schon seit Beginn des 8. Jh. belegt ist.
- 2) Corominas führt auch toletes in der Bedeutung von damas an; damas als Ruder dollen ebenso bei Tolhausen I 226b, und Slaby-Grossmann I 219b, bei Corominas s. v. und im Dicc. de la Real Ac. 386a fehlt diese Bedeutung. Entstehungsgeschichtlich liegen wohl die Figuren des Schach- und Damespiels zugrunde.
- 3) s. S. 16

hier aus wurde die Begriffserweiterung noch fortgesetzt, indem alle Balken und Knüppel, die zur Stütze der Bordwand oder kreuz und quer im Inneren des Schiffsrumpfes angebracht waren, *escalamos* genannt wurden. Diese Bedeutung des Wortes ist heute, nachdem es eine solche Art von Konstruktion nicht mehr gibt, ausgestorben (*Espasa-Calpe* s. v.). Hinzu kommen noch einige Bedeutungen des Wortes *escalamote*, deren Gegenstände den eben erwähnten, ihrer Funktion nach, sehr ähneln oder gleichbedeutend sind. So sagt man *escalamote* z. B. auch für jedes Ansatzstück, das die beiden Arme einer Spante verlängert, oder für jeden Knüppel, den man in den oberen Rand der Bordwand einläßt, um diese durch eine oder mehrere Lagen von Holzplanken zu erhöhen, oder jeden Vorsprung in Form eines Stück Holzes, um das man die Seile herumwindet. Eine Ableitung von *escámo*, die nicht gleichzeitig den Begriff des Zapfens oder Knüppels in sich birgt, kommt im Span. in dem Wort *escalamera* durch den Einfluß des port. Wortes *chumaceira* (1) vor. Dieses schafft zunächst das span. *chumacera* (2). Es ist insofern vom Wort *escámo* verschiedenartig, als die Grundbedeutung des *chumaceira* auf ein port. *chumaço* (< spl. *plumaciu*, REW 6611, vgl. lat. *planu*> port. *chão*, lat. *plenu*> port. *cheio* usw.) = Federkissen, zurückgeht. Die Portugiesen verbanden mit dem Begriff des span. *escámo* ursprünglich den des Kissens, der Liegestatt, in die das Ruder zu liegen kommt; dies geht wahrscheinlich auf einen halbkreisförmigen Einschnitt im Bordrand zurück, wo man das Ruder einließ. Dieser Einschnitt erfüllte denselben Zweck wie der eine oder die beiden Zapfen des *escámo*. Nach Walde-Hofmann II 486 geht das lat. *scalmus* (REW 7640) auf gr. *σκαλμός*, ebenfalls Ruderpflock, zurück. Die alte Fachsprache der Schiffer hat damit eines ihrer wichtigsten Wörter ziemlich unverändert erhalten. Corominas setzt ein vlat. **scalamus* an, das bei Isidor v. Sevilla durch die Form *scalomos* bestätigt wird. Das Kat. zeuge hierfür durch die Form *escálam*, während das frz. *échaume*, das prov. *escalme* und vielleicht auch das it. *scalmo* sowohl aus *scalamus* als auch aus *scalmus* entstanden sein könnte. Das Auftreten des "a" kann durch den Einfluß von lat. *calamus* = Rohr, Stengel, erklärt werden.

..... A la cabezera de la galera llaman popa

Man versteht unter *popa* den ganzen hinteren Teil eines Schiffsrumpfes von den oberen Deckaufbauten bis hinunter zum Kiel. Die *popa* besteht aus einer komplizierten Konstruktion, sie beginnt in ihrer äußeren Form am Kiel sehr

1) *Figueiredo* I 560b.

2) *Espasa-Calpe* s. v.

schmal und erweitert sich zum Deck in verschiedenen Ausführungen zu einem Halbkreis oder zu einem Quadrat. In der Mitte, dem *codaste*, ist das Steueruder angebracht. Den Hauptabschluß nach hinten bildet eine Reihe waagrechtter Balken, die man *yugos* nennt, und über dem letzten *yugo*, dem sogenannten *yugo principal* erweitert sich der ganze Aufbau noch einmal nach hinten durch die schräg nach oben heraustretenden *gambotas* (1), die sich schließlich über ein Knie fast senkrecht nach oben fortsetzen. Unmittelbar an diesen Aufbau schließen sich die Spanten oder *cuadernas* (s. S. 16) an, die dem hinteren Teil des Rumpfes sowie in Fortsetzung auch dem ganzen übrigen Rumpf sein Profil geben, wobei die erste Spante nach den *yugos aleta* genannt wird. Die ganze Seite, die von den senkrecht nach oben geknickten *gambotas* gebildet wird, also der letzte, oberste Abschnitt des Achterbaues, nennen die Schiffer *espejo*, den "Spiegel", den unteren Teil der *gambotas*, vom *yugo principal* bis zum Knie, *bovedilla*. Aus diesem Teil tritt auch immer die Achse des Steuerruders heraus, die entlang des *codaste* befestigt ist. Der Name *bovedilla* ist das Diminutivum zu *bóveda* = das durch Balken an Zimmerdecken gebildete Sparrenfeld. Hier fand eine Übertragung aus der Sprache des Binnenlandes in die Seemannssprache statt. Es handelt sich sowohl im Zimmer, als auch im Schiffsheck rein sachlich betrachtet um denselben Gegenstand (2).

Im Altertum und Mittelalter waren die gebräuchlichsten Deckformen die quadratischen. Im Laufe der Modernisierung der Bauweise wurden diese von den runden immer mehr verdrängt, so daß heute, wo noch Holzschiffe gebaut werden, meistens die runden vorherrschen, und so fast ausschließlich bei denen aus Metall. Grundsätzlich aber wurden bei der Konstruktion von Hecks an größeren Holzschiffen bis heute kaum Neuerungen eingeführt (*Espasa-Calpe* s. v. *popa*).

In die Volkssprache ging das Wort *popa* über, indem es bei einem Droschkenwagen oder anderem Gefährt diejenige Sitzbank bezeichnet, die sich nächst den Hinterrädern befindet. Im Scherz nennt man *popa* auch das Gesäß von Menschen, besonders bei wohlbeleibten Frauen. Der Ausdruck *de popa a proa* gehört zwar im engeren Sinn nur der Seemannssprache an, ist aber auch in der span. Alltagssprache eine beliebte Wendung und bezeichnet dann etwa die adverbiale Bestimmung: völlig, ganz und gar.

Viento en popa = unter glücklichen Umständen, bei Mitwirkung von tatkräftiger Hilfe z. B. "ir, caminar, viento en popa". Hier sei gleich der Satz angeschlos-

1) nach *Corominas* s. v. *gamba* aus it. *gamba*, Bein. Erstes Auftreten als *gambote*: 1696 im *Vocab. Marít. de Sevilla*. *Battisti-Alessio* III 1757a führt es auf *splat. gamba* und *camba* (*Mulom. Chironis*) aus gr. $\kappa\alpha\mu\tau\eta$ Biegung, Krümmung, zurück.

2) gute Abbildungen von Heckkonstruktionen der Holzschiffe bei *Jal*, S. 1215; vor allem auch *Vidos*, Anhang XI Fig. 17.

sen, den Antonio de Guevara erst später bringt: Por decir que navegan con buen viento, dicen que van en popa.

Viento en popa es medio puerto. Ein Seemannsausdruck von großer Beliebtheit, er besagt: wenn etwas unter glücklichen Umständen begonnen wurde, ist dies auch schon halb beendet.

Estar el buque sobre popa heißt, daß das Schiff am Heck größeren Tiefgang hat als gewöhnlich.

Pasar por la popa = ein Schiff so steuern, daß es einem anderen unmittelbar hinter dem Heck vorbeifährt.

Das Wort popa verdankt wiederum seine große Verbreitung im span. Sprachgebrauch nicht nur der wichtigen Rolle, die es in der Schifffahrt spielt, sondern vor allem seinem hohen Alter. Es findet sich schon im klassischen Römerreich in der Form von *puppis* an sämtlichen Ufern des Mittelmeeres, und ist von fast allen wichtigen europäischen Kultursprachen heute in nur kleinen Veränderungen übernommen: frz. *poupe*, it. *poppa*, port. *popa*, kat. *popa* und engl. *poop*. Der erste Beleg stammt nach Corominas von Alonso Fernández Palencia, *Universal Vocabulario en latín y en romance*, Sevilla 1490. Sollte besagte Stelle *popa* tatsächlich zum ersten Mal in die span. Literatur einführen, dann ist diese verhältnismäßig späte Zeit des Belegs dem Zufall zuzuschreiben. Darüber, daß das Wort im Span. seit der Römerzeit vorhanden war, besteht kein Zweifel.

..... y al cabo de ella dicen proa

Auch hier wird unter dem Begriff der *proa*, ähnlich wie bei der *popa*, der ganze Teil des Rumpfes, von der Mitte des Schiffes bis zur äußersten Bugspitze mit eingeschlossen. Der Bau einer *proa* ist zwar im Vergleich zur *popa* einfacher, aber sie besteht immer noch aus einer Menge von Einzelheiten. Den Hauptholm, das Rückgrat der *proa*, nennt man *albitana*. Der Ausdruck *albitana de proa* ist heute veraltet und wird durch das Wort *contrarroda* ersetzt. In neuerer Zeit bezeichnet man mit *albitana* denselben Teil der *proa* nur noch bei kleinen Holzschiffen (*Espasa-Calpe*). *Albitana* kommt aus dem Arab. mit der ursprünglichen Bedeutung Einlage, Futter (1).

Aus dieser Bedeutung läßt sich auch ihre Funktion innerhalb der Konstruktion leicht erklären: ein Füllmaterial zwischen der *roda*, dem spitzen Ende des Bugs und der *subrequilla*, dem inneren Abschlußstück des Baus, um der ganzen *proa* mehr Masse und damit auch mehr Halt zu geben (2). Das Wort *albitana*

1) Dicc. de la Real Ac. 47c.

2) gute Abbildungen von verschiedenen Holzbugs bei Jal, S. 203-204.

wird auch heute noch von den spanischen Bauern gebraucht und bezeichnet den Zaun, das Gehege um Pflanzungen oder in der Form albitane (f.) den Rain oder die unfruchtbaren Stellen zwischen den Feldern (Elfas Zerolo I 107b).

Proa lanzada nennt man einen Bug, dessen oberes Ende nach vorne in eine mehr oder weniger stumpfe Spitze ausläuft, eine beliebte Form der proa. Als proa llena bezeichnet man einen sehr stumpfen Bug, der besonders am oberen Ende eine runde Form annimmt. Eine proa de violín läßt das tajamar, eine Zierverschalung des Bugs, am oberen Ende in ein spitzes, schneckenförmiges Horn auslaufen.

Abrir la proa sagen die Seeleute, wenn sie den Bug eines anderen Schiffes von dem des ihrigen mittels eines Bootshakens, eines bicheros, abstoßen. Denselben Ausdruck gebrauchen sie auch, wenn der Bug eines Schiffes mit einer Stange meereinwärts abgestoßen wird, um es so zur Ausfahrt bereit zu machen.

Cortar la proa, wenn ein Schiff die Absicht hat, einem anderen den Weg abzuschneiden, dadurch, daß es sich unmittelbar vor dessen Fahrbahn stellt. Dies geschieht für gewöhnlich in feindlicher Absicht, um dem anderen Schiff den Kampf aufzuzwingen.

Ganar la proa a un buque besagt ungefähr dasselbe wie die letzte Wendung. Sie betont aber mehr die Aktion des Sichhinstellens vor den Fahrweg des feindlichen Schiffes, um diesem den Weg versperren zu können.

Poner, meter, mantener la proa a la mar o al viento heißt, den Winkel der Fahrtrichtung des Schiffes mit dem des Windes oder der Meeresströmung möglichst klein halten.

De proa, adverbiale Bestimmung, "auf dem Deck des Bugs".

Estar sobre la proa sagt man, wenn das Schiff mit seinem vorderen Teil einen größeren Tiefgang hat als gewöhnlich.

Ganar la proa al viento heißt die Fahrtrichtung so einstellen, daß die Richtung des Windes mit der Fahrtrichtung des Schiffes in einem kleineren Winkel als 90 Grad erscheint. Das Wort proa gebraucht der Seemann auch bei der bloßen Angabe der Fahrtrichtung: hacer tal proa, sacar tal proa oder auch hacer buena proa (gute Fahrt) usw. Wenn ein Schiffer den anderen nach der Fahrtrichtung fragt, dann heißt das nicht etwa ¿adonde va el buque? sondern für gewöhnlich ¿adonde va la proa? Wenn bei einem Sturm oder sonstigem Unbill das Schiff von der Fahrtrichtung abgekommen ist, und der Kapitän dem Steuermann mitteilen will, er solle den richtigen Kurs wieder aufnehmen, so geschieht dies lediglich mit dem kurzen Ruf: ¡proa! Wird die Richtung angegeben, in die das Schiff seinen Kurs steuert, so heißt das kurz: a proa, z. B. ¡tierra a proa! (Española-Calpe). Als capitán de proa wird der Matrose bezeichnet, der damit beauftragt ist, die Schiffslatrine zu reinigen.

Die Schiffsfigur, die in vergangenen Zeiten auf der oben auslaufenden Spitze

des Bugs eines jeden größeren Schiffes angebracht war, und gleichzeitig als Schutzpatron des Schiffes galt, nannte man mascarón de proa.

Poner la proa a una cosa heißt, sein Streben auf etwas richten, etwas verfolgen, nach etwas mit ziemlich gewaltsamen Mitteln trachten. Poner la proa a una persona; darauf ausgehen, jemanden zu schädigen, zu beleidigen usw. Bei einer Droschke oder sonstigem Wagen hat das Wort proa gegenüber der popa (s. S. 12/13) die Bedeutung des vorderen Teiles des Wagens übernommen. Was die Wichtigkeit des Wortes proa im Leben des Seemanns betrifft, ferner sein Alter und seine Verbreitung in der span. Umgangssprache, so liegen diese Fälle ziemlich gleichbedeutend mit denen des Wortes popa. Wie dieses, kommt auch proa bereits aus dem klassischen Latein (prora) und lebt heute noch in fast allen europäischen Sprachen fort: frz. *proue*, it. *prua*, *prora*, port. *prôa*, kat. *prora*, *proa* oder *proha*, engl. *prow*. Als gemeinrom. Wort ist ein *proda* anzusetzen, das nach Corominas durch Dissimilation zu cl. *prora* (<gr. $\pi\rho\acute{o}\varsigma$, Walde-Hofm. II 374) entstehen konnte. Erster Beleg als *proa* in den *Partidas*. Corominas meint, daß trotz des frühen Erscheinens dieses Wortes im Span. und seines Auftretens in der Folgezeit (er führt noch weitere Belege bei Alonso Fernández de Palencia, Nebrija und die *Colección de Viajes* von Fernández de Navarrete, s. S. 9, an), vor dem 16. Jh. avante das übliche Wort für *proa* im Span. war. Das Frz. habe es heute noch (*L'avant*, *proue* ist späteres Lehnwort) und für die iber. Halbinsel sei *avante* ebenfalls sehr früh belegt (für das Port. João de Castro, etwa 1540; bei Jal S. 206b). Im heutigen Span. finde sich dieses Wort nur noch in starren Ausdrücken wie z. B. *trinquete* (s. S. 41) *de avante* (1).

Das kast. *proa* könne keine eigenständige Entwicklung sein, denn das intervokalische "d" müßte sich nach dem Hauptton erhalten haben (*crudo*, *nido* u. a.). Ein solches "d" sei jedoch im Kat., Gal. und Port. geschwunden. Das kast. *proa* habe also sicher seine Prägung durch das Kat. bekommen. Im It. ist überwiegend die Form *prora* gebräuchlich. Nach Auskunft des *Diz. di Mar.* 690b schreibt schon Pantero Pantera in seiner *Armata Navale*, Rom 1614: "*prora, alcuni la chiamano anco prua, e i Venetiani prova*". Auch im *Diz. di Mar.* heißt es dort weiter, daß in den Formen *proa*, *prua* das "r" durch Dissimilation gefallen ist und das "d" in *proda* aus dem gleichen Grund eingeschoben wurde, ähnlich wie bei *raro*, *rado* u. a. Da *prua* besonders im Süden üblich ist (kalab., sizil. *prua*) und dort schon im 13. Jh. von C. d'Alcamo bezeugt wird, kann man annehmen, daß sich diese Form eher von hier aus verbreitet hat, und nicht von Genua, obwohl dieses Wort auch dort als *prua* gebräuchlich ist.

Ob nun das südital. *prua* mit dem iber. *proa* entstehungsgeschichtlich in Verbindung steht oder nicht, ist schwer zu entscheiden. Wahrscheinlich haben sich

1) vgl. hierzu auch *orza de avante* auf S. 60

die Dissimilationen unabhängig voneinander vollzogen, ein Einfluß des einen auf den anderen braucht nicht angenommen zu werden. Auch bei Terlingen ist *proa* nicht aufgeführt.

Eine Ableitung von *proa* ist das Wort *proal*. Dazu, wie zu *proel* und *proer*, s. S. 74.

..... A lo que nosotros llamamos costeras, no consienten ellos, sino que se nombren cuadernas

Die *cuadernas*, zu deutsch die Spanten, stellen neben der *quilla* die wichtigsten Teile im Bau eines Schiffes dar. Auch bei heutigen Stahlkonstruktionen bestehen noch keine anderen Verhältnisse. Die ungefähre Zahl der Spanten deckt sich mit der Meterzahl der Länge des Schiffes. Bei den alten Holzschiffen jedoch ist diese Zahl für gewöhnlich auf das Doppelte anzusetzen (*Espasa-Calpe*).

Eine *cuaderna* bestand bei den alten Holzschiffen immer aus zwei einzelnen. Jede einzelne wurde in die Halbkreisform dadurch gebracht, daß man sie aus verschiedenen Holzstücken nach Art von Gliedern zusammensetzte. Zwei solcher *cuadernas* wurden eng aneinander gefügt und mit Holz- oder Eisenstiften verbunden. Ferner war man schon beim Bau der beiden einzelnen darauf bedacht, daß nicht eine Verbindungsstelle zweier Glieder der einen *cuaderna* mit einer gleichartigen Verbindungsstelle der anderen *cuaderna* zusammenfalle. Man setzte sie also so zusammen, daß eine Bindestelle der einen Schicht von einem Gliedholz der anderen Schicht überdeckt wurde. Auf diese Weise miteinander verbunden, konnte die Festigkeit der daraus entstandenen Spante erhöht werden. Zuweilen waren die beiden Schichten auch in einem kleinen Abstand voneinander getrennt; man schob in diesem Falle kleine Pflöcke zwischen sie und glaubte die Länge des Schiffsrumpfes insofern besser überwinden zu können, als man dadurch nicht mehr so viele Spanten einzusetzen brauchte. Der Zwischenraum zwischen zwei so getrennten *cuadernas* hieß *mallá* (*Espasa-Calpe*). Zur besonderen Festigkeit des Schiffes wurden nicht selten zwischen den Doppelspanten auch noch leichtere eingefügt, die nur aus einer Schicht bestanden, man nannte sie *rellenos*. Die Länge eines Gliedes einer solchen *cuaderna* war auch bei großen Schiffen nie länger als zwei Meter (1).

Antonio de Guevara nennt diesen Teil des Schiffes *costera*. Er hatte vom eigentlichen Gegenstand dieser *cuaderna* wahrscheinlich nur einen verworrenen Begriff. Als *costera* könnte man bei einem Schiff bestenfalls seine Seitenwand,

1) Abbildungen von Schnitten dieser *cuadernas* im Diz. di Marina, Tafel 19, bei Jal, S. 203 - 204; und Vidos, Anhang XII Fig. 20.

die Beplankung, bezeichnen. Denn *costera* heißt auf span. "Küste", "Abhang", oder "Seite von Gegenständen", wie z. B. einer Kiste usw. (Espasa-Calpe). Es müßte denn sein, daß das it. Wort für Spante "*costa di nave*" an dieser Bildung mit beteiligt war, oder, daß im damaligen Span. *costera* noch die Nebenbedeutung vom heutigen *costilla* = Rippe hatte, dann allerdings läßt sich *costera* aus dem Munde eines Nichtseemanns vertreten. *Costera* ist in dieser Bedeutung aber nirgends zu finden.

Hinsichtlich der Abkunft von *cuaderna* stellt Jal 550a kurz die Frage: *A quatre faces égales?* Corominas schreibt, daß man wohl von einer ursprünglich viereckigen Form ausgehen müsse.

Im Kast. findet sich ein heute veraltetes Wort *cuaderno*, das eine Sache bezeichnete, die auf die Zahl "vier" Bezug hat, oder vier Teile in sich birgt (Espasa-Calpe s. v.). Von hier aus beginnt der Weg zu *cuaderna*. Ein *libro cuaderno* war ein rechteckiges Buch oder Heft (1). Wahrscheinlich im Gegensatz zur antiken Buchrolle. Die elliptische Form davon blieb bestehen. Nachdem das Substantiv *libro* weggelassen worden war, begann das bloße Wort *cuaderno* selbständig weiterzuleben in der Bedeutung des Schreibhefts. Der entscheidende Schritt zur Schiffsspante ergibt sich aus dem Bedeutungswandel, den nun das Wort *cuaderno* = Heft erfährt. Man nannte bald *cuaderno* auch eine Lage Papier und schließlich auch jede Schicht von allem, was aufeinander liegt (Espasa-Calpe s. v.) (2). Wenn man die eben besprochene Entstehungsweise und Beschaffenheit einer Schiffsspante betrachtet, dann wird das Problem klarer. Wahrscheinlich ist für den Bedeutungswandel zur Schiffsspante nicht nur allein die Tatsache maßgebend, daß eine Spante immer aus zwei Schichten besteht, sondern vielleicht auch das Verfahren der Herstellung des ganzen Schiffes. Dies ist zwar eine Vermutung, aber man kann sich gut denken, daß bei der Herstellung der Spannten nach Maßgabe einer einzigen, oder nur weniger *cuadernas*, die übrigen (3) in der Weise der Größe nach abgestimmt wurden, daß man sie alle aneinander setzte, um dadurch ein sicheres Urteilsvermögen über die Gleichmäßigkeit des Gesamtbaus zu bekommen.

Das It. hat neben "*corba*, *costa di nave*" und "*staminara*" auch ein "*quaderna*" (Michaelis II 685c). Im *Diz. di Mar.* wird *quaderno* s. v. in der Hauptsache als Schiffstagebuch oder Kursbuch bezeichnet, während *quaderna* nur als "*ora sconosciuto*" angegeben ist. Bei Mistral ist keines der beiden Wörter zu finden. Alcover-Moll III 237a bringt die Formen *codern*, *quadern* = Bündel von Papier-

1) vgl. auch im dt. Volksmund an Stelle von rechteckig auch viereckig.

2) REW 6944 spricht nur von einem *cuaderno* = Heft, jedoch ohne Erklärung.

3) Espasa-Calpe unterscheidet zwischen *cuadernas de trazado* und *cuadernas de construcción*.

blättern und coderna, quaderna = Schiffsspante.

Cuadema ist damit ziemlich sicher als eine iberische Erscheinung zu betrachten. Das it. quaderna war offensichtlich nur ein vorübergehender "españolismo".

..... Y a lo que decimos borde llaman ellos caballeres

Um die Bezeichnung caballeres = Schiffswand verstehen zu können, ist vorher das Wort caballero in einigen seiner verschiedenen Bedeutungen zu betrachten. El caballero = der Ritter, der Soldat, ist zunächst der Ausgangspunkt. Von hier aus kommt man zu der bereits alten Bedeutung des Sand- und Schutthaufens. An Baustellen wird die ausgeschachtete und für weitere Verwendung nutzlose Erde oft nur so weit weggeschafft, als unbedingt erforderlich ist. Man sucht geeignete Stellen in der Nähe aus und verteilt sie dorthin in kleineren oder größeren Haufen. Diese Haufen nennen die Arbeiter heute noch caballeros (Espasa-Calpe, vgl. das dt. Kornmännchen). Die Bezeichnung caballero machte sich die Sprache der Soldaten des ausgehenden Mittelalters zunutze, indem sie die befestigten Anlagen, worauf sie ihre Kanonen stellten, ebenfalls caballeros nannten. Im 16. und 17. Jh. gab es auch die sogenannten "caballeros de trinchera". Sie waren caballeros und Schützengräben zugleich. Dies bewirkte man dadurch, daß der obere Rand des Erdhaufens, auf dem das Geschütz stand, noch mit einer Schutzmauer umgeben wurde. Man erreichte dadurch den doppelten Vorteil sowohl der besseren Übersicht und größeren Reichweite, als auch der Möglichkeit, die Operationen an der Kanone geschützt und ungestört ausführen zu können (Espasa-Calpe s. v.). Diese "caballeros de trinchera" sind die modernen Fortsetzer der alten Belagerungstürme (1).

Der Übergang der Bedeutung vom Kanonenstand zum Schiffsrand ist kein Problem, denn die Schiffe aus jener Zeit waren an beiden Rändern mit je einer Reihe, oder auch mehreren Reihen übereinander, von Kanonen besetzt. Es ist dieser Ausdruck eine pars pro toto, in dem die Matrosen z. B. statt der adverbialen Bestimmung "am Rand", "an der Reling": "an den Kanonen" sagten. Aber die Wendung war in dieser Bedeutung wenig gebräuchlich. In keinem der span. Wörterbücher kann man sie finden. Dafür zeugt wahrscheinlich nur die eine Stelle bei Antonio de Guevara. Wie aus der Form caballeres hervorgeht, handelt es sich um den Plural des kat. cavaller. Alcover-Moll III 73b führt cavaller wohl noch als Kanonenschanze an, gleichfalls aber nicht als Seite eines Schiffes.

1) ähnliche Ausführungen sind bei Alcover-Moll III 74a zu finden. Wartburg II 4b stellt auch für das Frz. eine Reihe von Bedeutungen zusammen, die mit diesen eng verwandt sind.

..... A la camara sobre que está la aguja, llaman escandalar

Das Wort escandalar = Ort, wo auf den Galeeren der Kompaß aufbewahrt wurde, ist zu allererst entstehungsgeschichtlich von dem Wort escándalo = Ärger-nis zu trennen. Dieses kommt direkt aus dem splt. scandalum, (seit Tertulian, Walde-Hofmann II 488), während escandalar zum Etymon das lat. Verbum scandere = steigen, klettern, hat. Nach Corominas findet sich in den mlat. Chroniken von Genua scandolarium oder scandolarium seit 1317. Auch in Venedig wurde dieses Wort seit dem 14. Jh. häufig gebraucht, von da an fand es in ganz Italien als scandolaro allgemeine Verbreitung; dann wurde es vom Kat. als escandelar übernommen und ins Kast. so weitergegeben. Auch Terlingen 255 schließt sich diesem Weg an: "De Génova el término se propagó al italiano, de donde lo tomó el español." Im Nsp. gibt es neben escandalar, ohne Unterschied escandelar (1). Corominas schreibt weiter, die Variante escandalar sei ihm seit dem Jahre 1843 bekannt, wo es in der Neuauflage des Dicc. de la Real Ac. erscheint. Man sieht daraus, daß der um ganze 300 Jahre frühere Beleg bei Guevara eine Seltenheit darstellt. Der Einfluß des "a" stammt aus dem Kat., wo das kast. Wort escandelar die Form escandalar aufweist (Alcover-Moll V 206a).

Die Bleisonde, die man vom Schiff aus mittels eines Seiles auf den Meeresgrund hinabließ, heißt heute noch escandallo: (< splt. scandaculum, REW 7649 = das was hinabsteigt (2). Erst daraus entstand, wie man aus der Endung -allar schließen kann, das entsprechende Verbum escandallar = messen. Dieses Messen der Tiefe wurde nun auch auf die Meßbarkeit des Kompaß übertragen. Offensichtlich muß dann auch die Bedeutung "Kompaß" auf das Wort escandallo übergegangen sein. Dies ist zwar nicht ausdrücklich bezeugt, aber der Umstand, daß das Wort escandalar den Ort bezeichnet, wo sich der Kompaß befand, spricht deutlich dafür. Das Suffix -ar beim Substantiv gibt den Ort an, wo der betreffende Gegenstand vorhanden ist. Das Verbum escandallar ist daher vom Substantiv escandalar sorgfältig zu trennen. Das Substantiv ist eine kast. Schöpfung. Das Verbum escandallar hat im Prov. Entsprechungen, und über diese Formen fand das Wort im It. als scandaglio Verbreitung (Battisti-Allessio V 3369a). Mistral I 980b führt das Verbum escandalha mit mehreren Nebenformen an. Dazu noch das kat. escandallar und ein port. escandalhar.

Die germ. Länder haben das Wort Sonde (< vlat. subundare, REW 8406) angenommen. Für das Dt. weist Kluge, Seemannssprache 731, das Wort sondieren im marinetechnischen Sinn seit 1748 nach (dän. sonde, schwed. sond, engl.

1) Dicc. de la Real Ac. 512a.

2) Diesem Etymon schließt sich auch Vidos 353 - 59 an.

sounding-line, frz. sonde, it. neben scandaglio und tenta auch sonda, bei Rigutini e Fanfani, Voc. It. della L. Parlata, Flor. 1893, 1142b, jedoch als veraltet angegeben, bei Tommaseo, Diz. della L. It., Turin 1929, fehlt es überhaupt). Ein sonda gibt es auch im Span., aber es war bis jetzt nicht in der Lage das bodenständige escandallo zu verdrängen.

Escandallo wird auch in der Umgangssprache gebraucht und bezeichnet dann eine Probe oder einen Versuch, den man an einer Sache anstellt. Im modernsten Span. wird das Wort auch für die Bezeichnung einer Kalkulationsart benutzt, mit der man in Fabriken den Verkaufspreis der Waren errechnet (Espasa-Calpe).

..... Y al camino que va de proa a popa, nombran crujfa

Wie hier ausgesagt, versteht man unter crujfa in der Hauptsache den großen Mittelgang eines Schiffes. Der Stamm des Wortes crujfa ist im span. Sprachschatz in einer Reihe von Ableitungen scheinbar sehr weit verbreitet. All diese Wörter gehen jedoch auf zwei in sich grundverschiedene Etyma zurück. Hier die Zusammenstellung: zunächst als wichtigstes das Verbum crujir = krachen, bersten, knittern. Dasselbe Wort gibt es nur noch im Kat. in der Form von cruixir (Alcover-Moll III 785a). Es ist also eine reine mittel-ostiberische Bildung. Deverbale Ableitungen davon hat das Kast. in der Form von crujida. Ferner eine maskuline Form crujido, das die Handlung des Krachmachens bezeichnet, aber auch das Krachen oder Ächzen des Holzes. Im Plural bezeichnet man als los crujidos auch falsche Faserungen bei Säbelklingen (1). Dar crujido a una cosa sagt der Volksmund an Stelle von "dar estallido a una cosa" = etwas zum Bersten bringen. Auch das Substantiv crujido findet sich nur noch im Kat. als cruixit (Alcover-Moll III 785b). Einen Amerikanismus stellt das Wort crujidera dar, das in Chile das Stück der Schuhsohle oder die Einlage bezeichnet, die beim Gehen ein Knirschen erzeugt. Das Verbum in seiner reflexiven Form, crujirse, bringt in Mexiko zum Ausdruck, daß jemand vor Kälte zittert, schlottert (Espasa-Calpe s. v.).

Nach dem Verbum crujir kann man ein vlat. cruscire konstruieren, das in Anlehnung an das klassische crustum, crustulum notwendigerweise die Bedeutung "krachen" gehabt haben mußte. (Corominas gibt die Abkunft von crujir als unbekannt an. Diez 113: got. *kraustjan, knirschen, REW 4781: fränk. krostjan). Dieses Etymon befriedigt aber nicht, wenn die andere der beiden scheinbar zu-

1) Espasa-Calpe, im Dicc. de la Real Ac. 356a ist nur crujido angeführt. Bei Tolhausen 209a und bei Slaby-Grossmann 198a crujida als "Pein", "Kummer", "Weite zwischen den Schießscharten".

sammengehörigen Gruppen hinzugezogen wird. Ein Verbum davon fehlt. Der wichtigste Vertreter ist das zu behandelnde Wort *crujfa* = "el camino que va de proa a popa". Als *crujfa* bezeichnet man im allgemeinen den teilweise wirklich vorhandenen, teilweise auch nur gedachten Raum, der sich in der Mitte der Schiffe vom Heck bis zum Bug erstreckt. Es ist dies also der Raum, der sich unmittelbar über dem Kiel befindet, oder der Raum um die Längsachse des Rumpfes. In großen Holzschiffen, mit den sogenannten *cuerdas*, das sind zwei lange Balken, die sich zu beiden Seiten der Mittelachse des Schiffes gelagert von der proa zur popa erstrecken, ist der Raum der *crujfa* durch den Zwischenraum zwischen diesen beiden Balken gegeben. Außer in der Schifffsprache existiert das Wort *crujfa* auch in der Baukunst. *Crujfa* nennt man z. B. jeden Gang, von dem aus der Zutritt in eine Reihe von Zimmern möglich ist. So vor allem in den Gängen der Klöster, wo sich die Türen zu den verschiedenen Zellen befinden. Auch die Krankensäle, in denen an zwei gegenüberliegenden Wänden je eine Reihe von Betten aufgestellt ist, werden oft *crujfas* genannt. Ebenso in einigen Kathedralen und anderen Kirchen, wo der Gang vom Chor zum Altarraum mit Gittern abgeschlossen ist, oder auch der Raum zwischen zwei Mauern, der als Verbindungsgang zwischen zwei Gebäudeteilen dient u. ä. (*Espasa-Calpe*).

Auf der Suche nach dem Etymon kommt man mit dem *cruscire* nicht zum Ziel. *Crujfa* stammt vielmehr aus dem it. *corsia* (1). *Corsia* = der Gang, aus lat. *cursum*, dem Supinum zu *currere* (2). Die Bedeutung von *crujfa* im Schiffsrumpf ist durchaus einzusehen. Sie ging zunächst von den Schiffen oder Booten aus, wo sich zwischen den beiden Ruderreihen tatsächlich ein schmaler Gang vom vorderen zum hinteren Ende des Schiffes erstreckte. Diesen Teil nannte man desgleichen bei großen Schiffen so, auch wenn der Gang eigentlich gar nicht vorhanden war.

Eine Schwierigkeit liegt jedoch in dem geschichtlichen Lautwandel von it. *corsia* zum span. *crujfa*. Die Metathesis des "r" ist dabei nicht von Belang. Daß das s zu x (asp. *f*, nsp. *χ*) geworden ist, könnte man über den Einfluß des Arab. leicht erklären (vgl. *sapone* > *jabón*, *sepia* > *jibia*, *syringa* > *jeringa*, *sucu* > *jugo* usw.). Bedenken bereitet jedoch der i-Umlaut, denn ein haupttoniges i hat im Span. ein vorausgehendes e oder o nie zu einer Hebung, d. h. zu einem Wechsel zu i bzw. u veranlaßt. Es gibt solche Fälle nur bei tonlosen Vokalen: *céreu* > *cfrid*, *tépidu* > *tfbid*, vlt. *plóvià* > *llúvià*, *cōriándru* > *cúlantro*, u. a. Man sieht in dem Problem des i-Umlautes, daß ein anderer Faktor noch mitgewirkt hat, vielleicht eine Analogie. Den wichtigen Fingerzeig hierfür gibt das

1) nach Corominas, im REW nicht angeführt.

2) nach Battisti-Alessio s. v., *corsia* aus *corsivo*, *corsio*.

Verbum *crujir*, das in der Seemannssprache eine ganz spezielle Bedeutung aufweist. Es bezeichnet das besonders den Holzschiffen so eigene Ächzen, das nicht nur zu Zeiten schweren Seegangs auftritt, sondern immer zu hören ist, solange sich ein Schiff im Wasser befindet. Für jeden Seemann ein vertrautes Geräusch und aus dessen Wirkungskreis kaum wegzudenken. Die heutigen Metallschiffe sind weniger von dieser Erscheinung betroffen, jedoch nicht ganz davon befreit (*Espasa-Calpe*). Man kann sich vorstellen, daß dieses Ächzen, und ganz besonders bei geschlossenem Deck im Innern des Schiffes sehr unheimlich wirkt. Damit ist möglich, daß das Wort *crujía*, das zwar von *corsia* = Gang kommt, für dessen Grundbedeutung aber in großen Schiffen kein rechter Rückhalt mehr vorhanden war, mit *crujir* in Zusammenhang gebracht wurde (*Röding*: *cruxido* = the cracking of a ship's mast or yard etc. that gives way), indem man sich nun unter *crujía*, mangels anderer Anhaltspunkte, den Raum vorstellte, in dem stets dieses unheimliche Ächzen zu hören war. Für die Richtigkeit dieser Annahme zeugt auch die Tatsache, daß in späterer Zeit unter *crujía* nicht mehr nur der mittlere Teil des Schiffsrumpfes verstanden wurde, sondern der Innenraum des Rumpfes überhaupt. Dies ist zwar in keiner span. Enzyklopädie wörtlich ausgesprochen. Die Richtigkeit läßt sich aber leicht erschließen aus den unsicheren und unzusammenhängenden Erklärungen bei *Espasa-Calpe*, wo neben der bereits angeführten Auslegung vom "Raum durch die Mitte des Schiffes" auch noch zu finden ist: "Recibe el mismo nombre (de *crujía*) el espacio . . . entre las cuerdas y la artillería . . . también el espacio que ocupan las planetas, sobrequilla etcétera . . .". Ferner findet sich nach *Corominas* im *Vocabulario Marítimo* de Sevilla, 1696, (aus Angaben der Real Ac.) die Variante *cruxida*. Auch *Röding* bringt s. v. neben *cruxia* ein *cruxida* ohne klare Abtrennung der Bedeutung vom ersteren: *cruxida* =

- 1) The middle of the waist and quarter-deck over which formerly a grating (Gitterwerk) was laid.
- 2) The space of a ship's side between two gun ports.
- 3) *cruxida postiza*: (s. S. 23).

Der Einfluß von *crujir* ist hier unverkennbar (Partizipialbildung), so daß *crujía* letztlich aus einer Kontamination des it. und des span. Stammes entstanden ist. *Terlingen* 268 vertritt ausschließlich das it. *corsia*. In einer Stelle, die er aus *Covarruvias* zitiert, wird mit dem Etymon *crujir* = knistern, knarren, sehr ungnädig verfahren: ". . . (la *crujía* es) el paseo, y carrera de la galera, que se forma en medio della, entre una y otra vanda de los remeros: los idiotas dicen que porque cruge, quando pasan por ella . . .".

Immerhin zeigt die Stelle, daß diese Bedeutung schon damals jedenfalls mit in Betracht gezogen wurde.

In der Seemannssprache lieh das Wort *crujía* seinen Namen auch einer gewissen

Art von Züchtigung. In den Kriegsschiffen der alten Zeit wurden bestimmte Vergehen der Matrosen dadurch bestraft, daß man dem Matrosen einen eisernen Ring auf dem Rücken befestigte. Durch diesen Ring zog man ein Seil, das in der Richtung der Längsachse des Schiffes aufgespannt wurde. An diesem Seil mußte der Sträfling entlanglaufen, während die übrige Schiffsmannschaft auf ihn mit Riemen einschlug. Man nannte diese Art von Strafe auch *bolina*, nach dem Namen eines bestimmten Seiles. Sie ist eine Abart des Spießrutenlaufens, so wie es damals bei allen Soldaten üblich war. Desgleichen war die einfache Art des Spießrutenlaufens auf dem Schiff gebräuchlich und man nannte sie ebenfalls *crujía*. Sie geschah nach der üblichen Weise, indem sich die Mannschaft in zwei Reihen aufstellte und der Sträfling unter den Schlägen seiner Kameraden hindurchgetrieben wurde (*Espasa-Calpe*). Auch in die Alltagssprache ist diese Bezeichnung in der Wendung pasar crujía eingedrungen, man meint damit das Erdulden einer Qual von verschiedenster Art. In dieser übertragenen Bedeutung ist *crujía* nach Corominas bereits im *Cancionero de Baena* (Anfang des 15. Jh.) zu finden: "correrle la cruxjía a uno".

..... A donde asientan los remeros llaman postiza

Das Adjektiv *postizo* legt im Span., ebenso wie in den anderen romanischen Sprachen (frz. *postiche*, it. *posticcio*, port. *postico* und kat. *postís*) jedem Substantiv, bei dem es steht, die Eigenschaft der Nichtechtheit und der Nachahmung zu. Es geht zurück auf ein lat. *appositicius* (1) = hinzugegeben, und zwar nimmt es die engere Bedeutung an "hinzugegeben ein falscher Gegenstand an Stelle des richtigen". Die männliche Form wird selbständig zum Substantiv und bezeichnet besonders die falschen Haare, die Perücke. In der Sprache der Schifffahrt bildet sich ebenfalls aus dem Adjektiv *postizo* ein Substantiv. Jedoch mit dem Unterschied, daß hier *postizo* noch sehr mit der Ausgangsbedeutung des lat. *appositicius* verhaftet ist. *Postizo* bezeichnet eine Art Aufsatz, Zusatz, Ergänzungsstück (2). Wie bereits oben gesagt, wurden die *escálamos*, die Ruderjoche, Dollen, in Form von kleinen Pflöcken oder Zapfen an der oberen Bordwand befestigt. Da diese begreiflicherweise unter dem Druck der starken Arme der Ruderer sehr widerstandsfähig sein mußten, war die bloße Bordwand des Schiffes für die Befestigung dieser Zapfen oft zu schwach. Deshalb brachte man mit dem Ziel einer stärkeren Unterlage

1) REW 553

2) nach *Espasa-Calpe*, *Tolhausen I* 596c führt im marinetechnischen Sinn an: "Einstoher, Holzstück, womit ein schadhaftes Inholz ergänzt wird". Im *Dicc. de la Real Ac.* 976b findet sich nur die weibliche Form *postiza* und

auf der Bordwand einen entsprechenden Holzpflock an, in diesen wurde dann die Anlage des Ruderjochs eingelassen (Espasa-Calpe, bei Rödning bezeichnet postizo lediglich einen Ersatzbalken). Von hier aus bahnte sich das Wort postizo den Weg in die Fachsprache der Schifffahrt.

Das Diz. di Mar. 673 bezeichnet posticci als Balken, die sich von einem Ende des Schiffes zum anderen ziehen, worauf die Ruder gelegt wurden. Dieselbe Bedeutung schienen auch die im 15. Jh. belegten posticcie besessen zu haben. Postizze seien nach Garzoni Tomaso, *La piazza universale di tutte le professioni del mondo*, Venedig 1592, schon seit 871 belegt. Im Diz. di Mar. sind noch eine Reihe von Varianten aufgeführt, darunter auch postizzo, postizza und das der lat. Ausgangsform am nächsten kommende aposticcio (bei Crescenzo, 14. Jh.).

Battisti-Alessio IV 3038 spricht von einem ganzen Holzgerüst, das über die Galeere hinausragte und mit einer besonderen Verteidigungsanlage versehen war. Bei Coróminas fehlt postizo. Daß die Bedeutung des lat. appositicius überall noch eine wichtige Rolle spielte, zeigt z. B. auch die im Diz. di Mar. angeführte Bedeutung von posticcio: "der zweite, nach der Schiffsmitte sitzende Sträfling, wenn ein Ruder von zwei Ruderern bedient wurde". Antonio de Guevara bringt dasselbe Wort in der weiblichen Form postiza, und zwar als "Sitzbank in den Galeeren", eine Bedeutung, die für das Wort postiza anderswo nicht zu finden ist. Rödning führt postiza wohl an, verweist aber nur auf die elliptische Form an Stelle von "crujida postiza" = Balkenwerk des Versammlungsplatzes.

In der span. Seemannssprache bedeutet postizo das gleiche wie catañuela. Umgekehrt wurden die castañuelas als Musikinstrument auch postizos genannt. Diese zweite Bezeichnung entsprang dem Empfinden, daß man es bei diesem Musikinstrument nicht mit echten kleinen Kastanien zu tun hat, sondern mit nachgemachten. Als das Wort castañuela auch einen Gegenstand auf dem Schiff zu bezeichnen anfang, wurde für denselben Gegenstand auch das Wort postizo gebraucht. Dieser Gegenstand war eine Hebevorrichtung in Form eines Flaschenzuges, an dessen Seilen ein großes scherenartiges Greifinstrument hing, das mit seinen beiden Greifbacken die Vorstellung von überdimensionalen Kastagnetten erweckte.

Hier unterlag das Wort castañuela = postiza einer Bedeutungserweiterung zur Hebe- oder Befestigungsvorrichtung überhaupt. Als castañuela wurde und wird

diese bezeichnet ein einfaches Holzgerüst, mittels dessen man die Ruderdollen weiter nach außen verlagert.

heute noch in der Sprache des Seemanns alles bezeichnet, was in der Form von Haken, Pflöcken, Henkeln oder Ringen, aus Holz oder Eisen, dazu dient, Seile oder Ketten daran zu befestigen. (Röding s. v.: *castañuela de palo de madera, de hierro, de la amura, de las cureñas*). Diese Bedeutungserweiterung dürfte wahrscheinlich zunächst von denjenigen Haken und Pflöcken ausgegangen sein, die eine besonders hohe Spannung der Seile oder Ketten aushalten mußten. Erst von hier ist dann die Bezeichnung wohl auch auf alle anderen Gegenstände dieser Art übergegangen, wobei *castañuela*, wie *postiza* ohne Unterschied gebraucht wurden. Die weibliche Form *postiza*, so wie sie Antonio de Guevara überliefert, kann eine zeitweilige oder auch regional bedingte Genusangleichung an das gleichwertige Wort *castañuela* sein. Damit bleibt aber das Problem: wie kommt der Haken dazu, gleichzeitig auch die Galeerenbank zu bezeichnen? Wie z. B. die Ausdrücke "im Kerker eingesperrt zu sein" oft ersetzt werden durch die Wendung "in Fesseln liegen" oder "im Gefängnis sitzen" durch "im Kittchen sitzen" und ähnliches, so gebrauchte man auch damals zur Bezeichnung jenes Zustandes denjenigen Gegenstand, der den Sträfling der Freiheit beraubte, und das war auf den Galeeren der Haken oder Ring, an dem die Kette des Sträflings befestigt war: Der Sträfling, der an die *postiza* mußte, blieb während der ganzen Zeit der Strafdauer an diese Bank gekettet und es verwundert daher nicht mehr, wenn die Bank den Namen dieser Ursache aller Galeerenqualen angenommen hat.

..... Y a donde van guardadas las velas llaman cuarteles

Das Wort *cuartel* hat in der span. Seemannssprache einen viel weiteren Bedeutungskreis als nur die Bezeichnung für den Raum, wo die Segel aufbewahrt werden.

Wie bereits im klassischen Latein *quadratum* das Viereck heißt, so blieb dieses Wort auf der iberischen Halbinsel auch nach Annahme des Diminutivsuffixes *-ellu* und Synkope des unbetonten "a" bei dieser Bedeutung. Es übernahm auf dem Schiff eine Reihe von Bezeichnungen, die sich auf Gegenstände beziehen, die gemäß der Grundbedeutung die Form eines Vierecks haben. Der wichtigste dieser Gegenstände ist der Lukendeckel. Er diente als Verschußdeckel für die Öffnungen, die auf dem Deck angebracht sind, um von hier aus in die verschiedenen Räume des Schiffsrumpfes zu gelangen. Bei größeren Luken, wie z. B. den Verladeluken, sind zwei gleichartige *cuarteles* aufgesetzt, weil ein einziger zum Auf- und Abnehmen zu schwer wäre. Cuartel de enjaretado nennt man Deckel in der Form eines Gitters, die den Innenräumen eine starke Lüftung gewähren, ohne die Mannschaft während des Manövrierens in die Gefahr

eines Unfalls zu bringen.

Daß bei den größeren Schiffen auch die einzelnen rechteckigen Segelrücher, die am Mast übereinander aufgespannt waren, *cuarteles* genannt wurden, ist zwar nicht wörtlich überliefert, aber man kann dies aus dem Verbum *acuartelar* schließen, das auch heute noch auf den Segelschiffen fortlebt. Ursprünglich verstand man unter *acuartelar*, die Segel so gegen den Wind drehen, daß der Wind möglichst senkrecht auf die ganze Fläche des Tuches schlägt, zu deutsch "brassen". Heute sagt man statt *acuartelar una vela* (so noch ausschließlich bei Röding s. v. *acuartelar*) auch *acuartelar una escota* (*Espasa-Calpe*). Aus der Wendung *acuartelar una escota* (*escota* = Seil) sieht man deutlich, daß der eigentliche Sinn für *acuartelar*, da ja auch *cuartel* = Segeltuch verloren gegangen ist, nicht mehr verstanden wird. Man kann nur ein Segel mit seiner Fläche dem Wind aussetzen, nicht aber ein Seil. Die Bedeutung blieb jedoch die gleiche. Sie ist synonym mit dem heute noch gebräuchlichen Ausdruck "hacer *cuartel*" (*Espasa-Calpe*), der den Vorgang deutlich herausstellt und bei dem man noch einen Rest der Bezeichnung *cuartel* für Segeltuch erkennen kann.

Eine weitere Bedeutung von *cuartel* ist die der Innenräume des Schiffes schlechthin. Der Bedeutungssprung von der Fläche zum Raum kam vielleicht durch das Wort *cuartel* = Kaserne zustande. In einer veralteten Bedeutung bezeichnete dieses Wort die Stelle, wo ein Heeresteil im Feld oder vor einer belagerten Stadt stationiert war, Frz. *quartier* (< lat. *quartarius*) = der vierte Teil, kam zu seiner heutigen Nebenbedeutung Soldatenquartier dadurch, daß in früheren Zeiten den Soldaten ein Viertel der Stadt zur Verfügung gestellt wurde (1). In der Folgezeit haben die Städte dafür eigene Häuser errichtet, die man dann ebenso *quartiers* nannte (*Espasa-Calpe*).

Die Einteilung des Kampfplatzes in *cuarteles* könnte man sich auch gut von der Soldatensprache auf die Seemannssprache, die bei den Kriegsschiffen zur damaligen Zeit in sehr enger Verbindung standen, übertragen denken (siehe Cervantes: Soldat teils auf dem Land, teils auf dem Schiff). Es ist eine endgültige Aussage darüber jedoch um so schwerer, da für dasselbe Problem sich noch weitere Theorien zu dessen Lösung aufstellen lassen. *Espasa-Calpe*: "(el *cuartel* es) ... una sección arbitraria, tomado en el sentido de cuarta parte, suponiendo dividiendo el buque en cuatro de popa a proa pero también se llama *cuartel* cualquier otro trozo, que no es la cuarta parte, significando un pedazo del casco ... " Man könnte hier annehmen, *cuartel* in dieser Bedeutung komme von der Einteilung des Schiffes in genau vier Teile. Als Etymon müßte man dann statt eines

1) nach Corominas (alojamiento de una tropa en campana, um 1572, bei Hurtado de Mendoza). Er weist jedoch darauf hin, daß das Wort bei seinem ersten Auftreten (Antonio de Guevara) einen Begriff aus der Schiffersprache bezeichnet und deshalb wohl eher auf das Kat. zurückzuführen sei. Auch die phonetische Gestalt spreche dafür. Die übrigen Bedeutungen wie Kampffeld habe es erst später durch franz. Einfluß angenommen.

quadratellu ein quartellu, von quartus = der vierte Teil ansetzen. Dem steht nichts im Wege. Aber die bloße Einteilung des Schiffsrumpfes in vier gleiche Teile, noch dazu, wenn das Schiff so beschaffen ist, daß überhaupt keine äußeren Anhaltspunkte zu einer Vierteilung gegeben sind, und diese nur "gedacht" (suponiendo) besteht, schiene doch etwas zweifelhaft, wenn sich der Grund dafür nicht in Form eines Wortes aus alten Zeiten finden ließe. Dieses Wort heißt cuartelada. Es bezeichnete in den Galeeren ein Viertel der Gesamtzahl der Ruderer (Espasa-Calpe, Suffix - ada vgl.: muchacho - muchachada, Kinderschar, mano - manada, Herde, Rudel). Auch der Ausdruck "bogar por cuarteladas" (bei Rödinger: bogar a cuarteles) = nur mit Teilen der Mannschaft rudern, stammt aus dieser Zeit. Die Gesamtlänge eines großen Ruderschiffes war in ein erstes, zweites, drittes und viertes Rudererviertel eingeteilt (1). Daraus kann ohne weiteres das cuartel stammen. Dies wäre sogar sehr unzweifelhaft, wenn nicht aus dem oben angeführten Zitat eine bedenklich große Bedeutungserweiterung dagegen spräche. Auch Antonio de Guevara bezeichnet cuartel als den Raum "donde van guardadas las velas". Man sieht daraus, daß schon zur Zeit der Galeerenschiffe als cuartel nicht nur ein Viertel des Schiffes bezeichnet wurde, sondern bereits damals "cualquier otro trozo del casco". Die Bedeutungserweiterung ist also nicht etwa erst dann erfolgt, als es die Galeeren und damit diese Vierteilung auf den Schiffen nicht mehr gab. Man hätte es in diesem Falle leicht mit einem "Verschwimmen" des Begriffes in der Nachgaleerenzeit mangels des gegebenen Rückhalts erklären können. Eine Anregung zur Lösung dieses Problems gibt vielleicht eine dritte Möglichkeit einer Bedeutungsgeschichte. Statt von Ausdrücken der Kriegsführung oder von der Vierteilung der Ruderer auszugehen, könnte man die Suche auch von dem unscheinbaren cuartel = Lukendeckel her aufnehmen. Die verschiedenen Deckel hatten, wie auch heute noch, ihre verschiedenen Namen. Es läßt sich denken, daß man sie mit Namen bezeichnete, wie etwa cuartel de velas, cuartel de escotas, cuartel de popa, cuartel de proa, cuartel de carga usw. Was liegt hier näher als anstatt {debajo del cuartel de las velas} in bequemer Weise den Teil auf das Ganze zu übertragen und zu sagen: {en el cuartel de las velas! Drei Wege liegen nun offen, auf denen das lat. Wort in die Sprache der spanischen Schifffahrt gelangen konnte. Welchen es gegangen ist, läßt sich nicht mehr mit Gewißheit feststellen. Die wenigsten Ansprüche möchte man dem ersten einräumen.

Die Entwicklungen der zweiten und dritten Art sind wohl zeitlich nebeneinander verlaufen und haben sich gegenseitig beeinflusst; cuartel wird als vierter

1) bei Elías Zerolo I 721b ist auch cuartelada als jedes Viertel des Gesamtschiffsraumes angegeben.

Teil des gesamten Schiffsraumes empfunden auf Grund des Einflusses von cuartelada, und zugleich als kleinerer Einzelraum durch die Entwicklung, die von cuartel = Lukendeckel ausgegangen ist.

..... Quieren que la cocina se llame fogón

Fogón bezeichnet im heutigen Span. alle Arten von Feuerstellen, Zimmeröfen, Küchenherde und dazu auch den Schiffsofen, der in vergangenen Zeiten eine ganz besondere Bauart aufwies, da man bei den Holzschiffen sehr auf Feuergefahr achten mußte. Eine weitere Bedeutung von fogón ist das Zündloch der alten Kanonen, Haubitzen usw. Ferner hieß fogón die Pulverpfanne bei diesen alten Feuerwaffen, die Stelle, worauf das Pulver gelegt und entzündet wurde. In späteren Zeiten gab fogón auch den Namen für die Feuerstelle in Dampfmaschinen. In Argentinien hat es häufig die Bedeutung Feuer, Flackerfeuer, im übertragenen Sinne auch Heim (Espasa-Calpe). Fogón de brea ist eine Feuerstelle am Strande, in der die Kalfaterer den Teer kochen. Eine Ableitung bildeten die Seeleute in dem Wort fogonadura (das Suffix-dura, -tura bezeichnet entweder den Verlauf einer Handlung oder auch den Zustand, das Resultat einer geschehenen Handlung: mondadura = das Reinigen + der Kehrriecht, horcadura = das Abzweigen + das Abgezweigte, die Gabelung, vgl. zu fogonadura auch apertura). Es ist dies eine Öffnung auf dem Deck der Schiffe, in die man den Mast einläßt, aber auch Ankerwinden und Pumpen (Röding s. v.: fogonaduras del palo, del cabrestante, de las bombas). Die Wände dieser Öffnungen mußten sehr widerstandsfähig sein, das ergab sich aus der Natur der Sache. Ohne Zweifel haben diese fogones und fogonaduras etwas charakteristisch Gemeinsames. Es fällt auf, daß sie entweder stark geschützte, eiserne Feuerbehälter waren (Schiffsofen, Zündloch und Pulverpfanne, Feuerstelle bei Dampfmaschinen und zuletzt auch der Teerofen), oder zumindest Öffnungen, die sehr starkem Widerstand ausgesetzt und deshalb auch entsprechend befestigt werden mußten.

Daraus kann man schließen, daß auch auf den alten großen Holzschiffen die fogonaduras mit Eisen ausgeschlagen waren. Bei der Frage nach der Herkunft fällt auf, daß sich fogón einerseits in den entsprechenden Formen und in den fast selben Bedeutungen auf der ganzen iberischen Halbinsel eingebürgert hat (kat. fogó (1), port. fogão (2)), daß andererseits das entsprechende Wort derselben Abkunft im Frz. nicht existiert, im It. aber das bestehende focone nur

1) Alcover-Moll V 941a

2) Figueiredo I 1103b

die Bedeutung Zündloch aufweist. Diz. di Mar. 262 gibt das seit 1562 auftretende *focone* = Schiffsofen als veraltet an. Wahrscheinlich ist es auch hier wiederum nur ein vorübergehender "españolismo" gewesen. Die iberische Bodenständigkeit dieses Wortes wird auch von Corominas befürwortet. Wegen des diminutiven Wertes des Suffixes -ón in diesem Falle (gegenüber *hogar*) vermutet er als Ausgangspunkt einen kat. Seemannsausdruck. Die Erhaltung des *f* sei zu beachten, das späte Auftreten des Wortes (bei Christóbal de las Casas, 1570, was hier allerdings auf 1539 bei Ant. de Guevara berichtigt werden muß), ferner die Tatsache, daß *fogón* in Argentinien, Chile und Mittelamerika identisch mit *fogata* (Zündloch am Gewehr, Schiffsküche, aber auch helles, großes Flackerfeuer, Nachtjagd, Jagd mit Fackelfeuer) sei, was dem Wert des kast. -ón entspreche. Das kat. *fogó* habe einen sehr weiten semantischen Bereich, es sei ferner das normale Wort für kast. *hornillo*, seit 1403, und auch das port. *fogão* könne aus dem Kat. stammen. Bei der starken Verbreitung und der festen Grundlage des Wortes *fogó* im Kat. ist auch die reiche Verzweigung seiner Bedeutungen im Kast. leicht erklärlich. Einlaß ins Kast. fand das kat. Wort in erster Linie durch die Seefahrer. Auch das it. *focone* in seiner einzigen Bedeutung "Zündloch" muß wohl als kat. oder zumindest als iberischer Import betrachtet werden.

..... Y al renovar la galera digan dar carena

Das lat. Wort *carīna* = Kiel, lebt im Span. in einer Bedeutung weiter, die bereits im cl. Latein als Trope bestanden hat, nämlich *pars pro toto* für das ganze Schiff. Im modernen Span. bezeichnet man mit *carena* nicht mehr uneingeschränkt das ganze Schiff, sondern nur die "obras vivas", d.h. denjenigen Teil des Schiffes, der sich im Wasser befindet (*Espasa-Calpe*).

Einen wichtigen Platz in der Sprache der Schifffahrt nimmt das Wort *carena* dadurch ein, daß es mit seinem Namen einen Vorgang bezeichnet, den man im Seewesen schon immer kannte, und der wohl schon so alt ist, seit es überhaupt größere Schiffe gibt. *Carena* (seltener *carenadura*) bedeutet auch die Reparatur, das Kalfatern eines Schiffes (Röding s. v.). Zu dieser Bedeutung kam *carena* durch den Ausdruck, mit dem man das eigentliche Verbum für "ausbessern" ersetzte: dar, hacer carena, (nach Terlingen 267 sind diese Ausdrücke bereits bei Covarruvias und Minshew angeführt) oder auch carenar. Ursprünglich wohl "den Kiel durch Zurseiteneigen des Schiffes aus dem Wasser ziehen". Von hier aus erfolgte die Bedeutungsverschiebung zu "ausbessern" und als dazugehöriges Substantiv gebrauchte man ganz einfach das Wort *carena*. Das Kalfatern vollzieht sich auf mehrere Arten: in einem Trockendock (*dique de carena*), in der

Werft, d. h. auf dem Helling (*sobre grada*), an einem vor Wind und Meer geschützten Ort am Strand, auf einer ins Meer hinausgebauten Brücke (*carenero*), oder auch in schwimmendem Zustand. Diese war die einfachste und deshalb auch die gebräuchlichste. Als die spezielle Form von *carenar* oder *dar carena* wird sie "*dar la quilla*" oder "*tumbar, caer a la quilla*" genannt. Die Einzelheiten des Vorgangs wurden auf S. 7 ausgeführt, eine anschauliche Abbildung davon ist bei Jal S. 423b zu finden. Der *carena* müssen sich heute noch die Holzschiffe sehr oft unterziehen, damit sie auf ihren guten Bestand fachmännisch geprüft werden können. Nach Kluge, Seemannssprache S. 444, mindestens alle 3 Jahre ganz und jedes Jahr auf die Hälfte. Die große Tragweite der Wichtigkeit dieser Arbeit ist auch daraus ersichtlich, daß das Wort *carena* in dieser Bedeutung in fast alle großen europäischen Sprachen eingedrungen ist (frz. *carenage*, it. *carena*, port. *carena*, kat. *carena* und engl. *careening*).

Die ganz unregelmäßige Öffnung des langen *i* zu *e* ist bis jetzt noch ungeklärt. Dieser Wandel muß sehr weit zurückliegen, denn das *i* ist in keiner der rom. Sprachen erhalten geblieben. Skok, Arch. Roman. 1930, 14, S. 396 betrachtet *carena* als eine italienische Dialektform, unter dem Hinweis, daß die Römer erst spät zu Seefahrern wurden und ihre ganze Seemannssprache daher oft einen fremdartigen Stempel trägt (1). Das REW 1693 erklärt die Wandlung des "*in*" zu "*en*" als eine genuesisch-ligurische Eigenheit und setzt hier den Ausgangspunkt an.

Terlingen 267 weist auf den italienischen Ursprung durch die Tatsache hin, daß ein so altes Wort der Seemannssprache in Spanien erst in der Mitte des 15. Jh. bei dem stark italienisch beeinflussten Pero Tafur belegt ist. Einige weitere Belege fanden sich bei Nebrija, de las Casas, Covarruvias und Minsheu. Heute ist *carena* auch in die Sprache der Medizin eingedrungen. Wie den Ausdruck "*torax en quilla*" (s. S.) gibt es auch "*torax en carena*". Das Wort *carena* in der Bedeutung "vierzig tägige Fastenzeit" hat mit dem hier besprochenen *carena* nichts gemein. Es ist lediglich eine Abkürzung der eigentlichen Form *cuarentena* (Suffix *-ena* vgl. *docena*, *centena*) = Zeitraum von vierzig Tagen. Allerdings besteht die Möglichkeit, daß die Kurzform *carena* in dieser Bedeutung unter dem Einfluß der Schifffersprache zustande kam. Man könnte an das Bindeglied *cuarentena* = Quarantäne (vierzig tägige Untersuchungsfrist gegen die Einschleppung von Seuchen) denken, wie sie besonders in den Seehäfen üblich war. Ein gewisses Ausrichten des Klangkörpers *cuarentena* nach dem besonders in den Häfen so wichtigen Wort *carena* ist durchaus möglich. Aber gerade von der Hafenquarantäne ist die Kurzform nicht bekannt. Daß sie dennoch einmal bestanden hat, und

1) Als Stütze hierfür dienen ihm auch die beiden nebeneinander bestehenden Formen *īlice* und *ēlice*.

damit diese Mittlerrolle spielen konnte, ist bei der lückenhaften Kenntnis der span. Seemannssprache durchaus möglich.

Die im heutigen Alltagsspanisch heimischen Wendungen wie: dar, llevar a uno una carena = jemanden ärgern oder jemanden tafeln, zu bessern suchen, und die dazugehörigen Passiva wie: sufrir, aguantar una carena, gehen deutlich aus der Seemannssprache hervor, wobei hier in dem Wort carena der Begriff des Kalfaterns zu suchen ist.

..... Como decimos en nuestro lenguaje acostaos a una parte, dicen ellos en el suyo teneos todos a la banda

Die wichtigste Bedeutung des Wortes banda ist die Seite des Schiffes. Sie läßt sich jedoch nicht so ohne weiteres aus dem Etymon erklären. Banda stammt aus germ. binda (REW 1110), die Binde. Diese Grundbedeutung hat es auch im Span. nie ganz verloren, so daß sich eine Menge von Bedeutungen des Wortes banda zusammenstellen lassen, die mehr oder weniger daran anklingen (aus Espasa-Calpe). Es bezeichnet aus alter Überlieferung ein Band, das man quer über die Schulter oder Hauswappen von rechts oben nach links unten spannte. Dies war eine Auszeichnung ersten Ranges und gereichte dem ganzen Hause zur größten Ehre. Von der linken Hüfte über die rechte Schulter geschlungen, wurde es von vornehmen Kreuzrittern und einigen Orden getragen. Der Eisenring, der um die Holzräder angebracht ist, führt ebenfalls diese Bezeichnung. Das Wort setzte sich damit neben llanta, das bereits dafür vorhanden war.

Im Theater ist es synonym mit bambalina, das ist ein Tuchstück, mit dem der Himmel, die Wolken und ähnliches dargestellt wird. Im neueren Span. mußte es aus der Vorstellung des dicken, festen Bandes auch für die Bezeichnung eines Bündels von mehreren Drähten, die in eine Richtung laufen, einspringen. In der Architektur übernimmt es weitgehend die Rolle der Wörter faja, ceñidor, lista und heißt demnach auf deutsch "Streifen", "Binde", "Gürtel", "Leiste" usw. Im modernen Billardspiel steht es etwa gleichbedeutend neben dem Wort baranda. Man sagt z. B. nur jugar a la banda. In früheren Zeiten hatte banda die Bedeutung von Seite (neben lado, costado) schlechthin übernommen, sie heute aber weitgehend wieder verloren, so daß sie fast nur noch auf die Schiffsseite beschränkt blieb. Banda im engeren Sinn bezeichnet auf dem Schiff nicht die Seite, sondern eine Art Band, das sich entlang des Rumpfes, wenig über dem Wasserspiegel von der proa zur popa zieht. Aus alter Zeit weiß man Genaueres darüber erst seit dem Gebrauch der Feuerwaffen. Aber sicher hat diese Art von banda auch schon vorher bestanden.

Sie findet sich auch heute noch überall in der Form, wie man sich ihren Ursprung zu erklären hat, nämlich als Eisenband, um dem ganzen Bau einen verstärkten Halt zu geben, (vgl. banda als Eisenreif auf Holzrädern), oder als starker Holzbalken, der zu demselben Zweck angebracht ist, ferner um das Schiff beim Anlegen ans Ufer vor Beschädigung zu schützen (Scheuerleiste), oder auch zum Zwecke einer bequemen Fußraste usw. Die Beschreibung einer solchen banda, häufig auch faja genannt, (< lat. fascia), enthält Espasa-Calpe s. v. aus der Zeit der Kanonenschiffe, wo berichtet wird, daß die banda oder faja bei jenen Schiffen eine Breite hatte, die genau der Höhe der Kanonenluken entsprach; ihre Ränder waren jeweils von den beiden Linien begrenzt, die alle oberen Lukenränder und alle unteren bildeten. Dieser Raum, der entlang des Schiffsrumpfes einen ziemlich breiten Streifen ausmachte, sei immer weiß bestrichen gewesen, der übrige Teil des Schiffes war schwarz. Bei den Panzerschiffen und Panzerkreuzern der neueren Zeit waren diese bandas eine Zone von starken Eisenplanken, die dem Schiff einen besonders festen Schutzgürtel gegen Geschoße lieferten. Die Wichtigkeit des Begriffes banda in der Seemannssprache von alters her tritt hier klar zutage: man benannte deshalb pars pro toto die gesamte Seite des Schiffsrumpfes nach einem Hauptmerkmal dieses Teiles, nach der banda. Von hier ging der Weg aus, den dann das Wort banda in Richtung der Bedeutung Seite schlechthin genommen hat.

Corominas unterscheidet 2 Etyma:

- | | | | | |
|----------|------|--------------|---|-----------------|
| banda I | afz. | bende, bande | = | faja, und |
| banda II | got. | bandwa | = | Zeichen, Fahne; |

dieses banda I entspricht dem got. binda, der Ausgangsform für die Bedeutung "Schiffsseite".

Aus banda II (< got. bandwa) = Zeichen, Fahne, leitet Gamillscheg, Romania Germanica Bd. 1, III 35 über "die um die Fahne versammelten Soldaten" auch die Bedeutung "Truppe", "Bande", "Schar" ab. Im Wb. 75 gibt er als Etymon für das Wort in der Bedeutung "Schiffsseite" ein got. bandi = Band, Fessel an, das über "Streifen", "Rand", zur Bedeutung "Seite" gelangte. Gegen diese Entwicklung spricht die Tatsache, daß bando auch im Prov. überwiegend als "Schiffsseite" gebraucht wird (Mistral I 219b). Desgleichen hat dieses frz. bande nur die Bedeutung "Schlagseite eines Schiffes".

Corominas stellt die ersten Belege folgendermaßen zusammen:

- 1) banda = Vogelschar: um 1300
- 2) banda = Seite: Mitte des 15. Jh.
- 3) banda = Haufe bewaffneter Männer: 1540.

und vermutet, daß die Bedeutung 3 (grupo de gente, partido) auf 2 (parte, Seite, Partei) übergegangen ist. Dies ist chronologisch nicht gerade einleuchtend. Er schreibt ferner gleich anschließend, daß die Bedeutung Seite in Spanien fast

ausschließlich auf die Seemannssprache beschränkt ist.

Die große Wichtigkeit, die das Wort banda = Seite in der Sprache der spanischen Seeleute immer gespielt hat, wird deutlich durch die Menge von Redewendungen, die sich um banda gebildet haben.

Hacerse o llamarse a la banda = sich abseits stellen, im Sinne von "nichts zu tun haben wollen mit einer Sache, sich von etwas heraus halten".

No ir a ninguna banda. Wenn eine Menge von Sachen unter mehrere Personen verteilt wird und einer der Teilhaber zu kurz weggekommen zu sein glaubt, so gibt er seine Unzufriedenheit kund mit etwa den Worten: "por eso no voy a ninguna banda". Die Entstehung dieses Ausdruckes läßt sich gut auf den Schiffen denken, indem die gesamte Mannschaft vom Kapitän bis zum einfachen Seemann in Klassen eingeteilt wurde, denen bei der Verteilung der Beute verschieden große Anteile zukamen. Die Verteilung erfolgte wahrscheinlich, während sich diese Gruppen nach verschiedenen Seiten hin um den Beutehaufen aufgestellt hatten.

Cerrarse a la banda = hartnäckig auf einer Meinung bestehen. Der Ausdruck geht vermutlich auf das krampfhaftes Sichanklammern an die Reling bei hohem Seegang zurück.

Estar en banda besagt, daß sich etwas in lockerem Zustand befindet, lose herumliegt. Dies ist aus den Verhältnissen auf dem Schiff zu erklären, wo alle losen Gegenstände durch das Schaukeln des Schiffes nach den Seiten getrieben werden.

De banda a banda = de parte a parte d.h. "von einer Seite auf die andere, hinüber und herüber".

Arriar en banda (arriar = ablassen, lösen) heißt heute "die Seile vollständig losbinden, die Segel herablassen". Vermutlich stammt diese Ausdrucksweise daher, daß bei den großen Segelschiffen sich die Hauptseile, mit denen die einzelnen Segel den Mast hinaufgezogen bzw. heruntergelassen wurden, auf der Seite ihre Befestigung hatten (1).

Arribar oder orzar a la banda (orzar = luvén, das Schiff gegen die Richtung des Windes stellen) ist das gleiche wie "zerrar a la banda el timón" d.h. "das Steuerruder soweit als möglich auf eine Seite herumreißen", um damit besser an Land anlegen zu können (arribar), oder das Schiff gegen den Wind zu stellen (orzar).

Cambiar de banda = über Bord geschleudert werden.

Cargarse a la banda = das Aufstellen der Mannschaft auf einer Seite, um dadurch das Schiff zu einer Neigung auf die Seite zu veranlassen. Bei gewalttätigeren Neigungen wie z.B. bei den Vorgängen des "dar la quilla" oder "carenar" (s. S. 7 u. 29) sagt man, "el buque da a la banda". Wenn ein Matrose

1) vgl. cáncamos S. 50

wegen einer Reparatur oder aus anderen Gründen auf die Außenseite der Schiffswand klettert, so heißt das "salta a la banda".

Der Ausdruck, den Antonio de Guevara überliefert, teneos a la banda ist von besonderem Interesse. Das kast. acostarse = sich hinlegen, schlafen legen (nach Corominas bereits beim Cid), wurde offenbar mit Rücksicht auf die bei den anderen Bedeutungen des Wortes acostar, die es in der Schiffersprache noch besaß, "anlegen", "sich nähern", von den Seeleuten gemieden. Nach Corominas kommt dieses acostar von costado (1), und war in der klass. Zeit nur auf die Schifffahrtssprache beschränkt. Der Präsens wurde nicht diphthongiert (acosto), was den Ursprung aus dem Kat. zeigt, wo acostar das normale Wort für "nähern" ist. Diese Bedeutung sei jedoch auch im Kast. heute noch in der Wendung "acostarse a una opinión" vorhanden.

"Tenerse a la banda" war für den Schiffer damit eindeutiger, als der Ausdruck desselben Begriffes mit dem Wort acostarse.

..... Y por decir tirad desto o de aquello, dicen ellos a grandes voces iza iza

Hier geht Corominas auf diese Stelle von Antonio de Guevara ein. Er gebraucht sie in seinen Ausführungen als einen seiner Beweise, so daß dabei alles gesagt wird, was der neuesten Forschung darüber zur Verfügung steht.

Er hat festgestellt: Izar scheint aus dem frz. hisser (afrz. hier, pic, hierher) zu stammen, und bedeutete im Mittelalter 'anstacheln'; von dort ist es in die germanischen und in die übrigen romanischen Länder vorgedrungen. Im Frz. entstand es wahrscheinlich aus lautmalerischen Grundlagen, zuerst für den Jäger, der damit seine Hunde anspornte, dann für den Seemann, der damit die Matrosen beim Hochziehen von Gegenständen mit den Seilen leitete. Dadurch kam izar auch zu der Bedeutung "ziehen". Erster Beleg: 1539 Antonio de Guevara. Nach überaus breiten Ausführungen hierüber fügt er zum Schluß noch eine Bedeutung von hizar an, die nach seiner Vermutung metaphorischen Ursprung aus der Seemannssprache haben müsse:

"se la hizo yació carnalmente con ella"

Die ebenfalls dort angeführte Parallele aus dem Kat.: "Se l'ha tirada" zeigt deutlich, daß das kat. tirar einfach durch das entsprechende Wort aus der Seemannssprache ersetzt wurde. Die Form iza (port. ica) = Liebeschen, Dime, ist offenbar eine deverbale Ableitung.

1) näher liegt jedoch die Bildung aus costa = Küste: an die Küste gelangen, an der Küste anlegen.

A lo mas alto del mástil mandan que se llame g a t a

Das Wort gato = Katze, ist von unbekannter Herkunft. Entsprechend seiner großen Verbreitung nicht nur in der Romania sondern auch in allen germanischen Ländern und sogar in den türkischen und arabischen, hat man schon viel darüber nachgedacht, was der Ursprung des Wortes für Katze sein könnte; das Wort tritt erst nach Christi Geburt auf und verbreitete sich dann spontan fast auf der ganzen Welt. Battisti Alessio III 1772 vermutet afrikanische Herkunft (nubisch kadis und berb. kaddiska = Katze). Das Wort könne von dort über Ägypten oder Westafrika und Spanien nach Europa eingedrungen sein. Weitere Belege und Erläuterungen bei Corominas. Das Augenmerk sei hier weniger auf die Herkunft des Wortes gerichtet, als vielmehr auf den Zusammenhang von gato = Katze mit gata in der Sprache der Schifffahrt. Die Bedeutung wie sie Antonio de Guevara überliefert, gilt heute als veraltet. Man bezeichnete in früheren Zeiten nicht nur die Mastspitze als gata, sondern z. B. auch den Mastkorb, ferner eine bestimmte Rahe, die verga seca (Besanrahe) und sogar das Segel, das an dieser befestigt war (verga seca nennen die span. Seeleute jede Rahe, die ihrer Segel entblößt ist). In Hafenanlagen versteht man unter gata ein Verladegerät, etwa von der Form eines Enterhakens, ferner ein Sticheisen zum Fischfang, ein Gerät also, das zu allerlei Verwendungsmöglichkeiten herangezogen wird, vor allem zum Schleppen von schweren Ladegütern. Auf den großen alten Holzschiffen bezeichnete man als gata eine Windevorrichtung, die ein Bestandteil einer etwas umständlichen Hebevorrichtung war, mit der man den Anker auf Deck beförderte. (Espasa-Calpe, Röding führt den Ausdruck cuadernal de gata an, s. v. quadernal, womit wahrscheinlich eben diese Blockrolle gemeint ist und den entsprechenden engl. Ausdruck als cat-block, also offensichtlich eine Übersetzung, in der schon damals gata als Katze gedeutet wurde.) An ihrem oberen Ende war ein mehrteiliger Flaschenzug, genannt gata, der nach der Innenseite des Decks gesichert war. Alcover-Moll VI 225b führt ebenfalls folgende hier wichtige Bedeutungen von gata auf:

- 1) Knoten oder dickere Stellen eines Strickes oder Seiles.
- 2) Art Holzkeil mit Stiel, der dazu dient, den Mühlstein in einer Wassermühle zu heben.
- 3) Gezahnte Stange, an der das hochgezogene Tor einer Schleuse offen gehalten wird.
- 4) Stange, die in eine Art Gabel mit verschiedenen langen Zinken ausläuft, mit der man Wagenrädern den Eisenring aufsetzt.
- 5) Stück Seil oder Kette von einer Armlänge mit einem Ring am einen

und einem großen Haken am anderen Ende, das dazu dient, den vom Schiff herabhängenden Anker festzuhalten.

- 6) Starke Flaschenzugvorrichtungen auf beiden Seiten des Decks, unmittelbar an der Bordwand, mit welchen die Ankerketten bedient werden.
- 7) Besanrahe.
- 8) Der höchste Mast einer Galeere.
- 9) Ein Hundertruderer mit Rammsporn.
- 10) Antike Kriegsmaschine, wahrscheinlich als Schutz der Belagerer während des Ansturms auf die Mauern.

Im Diz. di Mar. 293b werden unter gatto drei Hauptbedeutungen aufgeführt: der Mastkorb, eine große Bürste, mit der man den Teil des Schiffes abschrubbt, der sich unter Wasser befindet, und eine Schiffsart, die man im Kriegsfall auf Seen und Flüssen einsetzte, gegen Schmuggler, Banditen usw. Für gatta, gatto = Mastkorb wird als Etymon lat. gabāta *gabita = Schale, Schlüssel angegeben. Für die anderen Begriffe fehlt es. Sie können auch mit gabāta nichts Gemeinsames haben.

Die Frage, ob das Etymon der übrigen gatas aus der Schiffersprache und der gatas aus dem Bereich des Heerwesens das gleiche ist, wird dadurch besonders erschwert, weil man sich von der gata als Kriegsmaschine keine genaue Vorstellung mehr machen kann (1). Wenn die gatas aus beiden Fachbereichen gleichen Ursprungs sind, dann müssen sie bedeutungsmäßig zueinander in irgend einer Beziehung stehen. Zum Vergleich lassen sich folgende Begriffe aus der Seemannssprache aufzählen: Rahe, Segel, Mastkorb, Mastspitze, Ladehaken, und Flaschenzug an der Ankerwinde. Der Flaschenzug und der Ladehaken drängen einem in Beziehung auf die Katze die Vorstellung der Krallen, des Kratzens und Reißens, kurz des Einhakens auf. Das Einhaken ist wohl auch der Grundgedanke, in dem das Wort hier seinen Ursprung hat. Es ist jedoch schwer zu entscheiden, aus welchem Vorstellungskreis das Wort gata für Rahe entstanden ist. Man könnte an gata = Ladestange denken. Vor allem auch wegen der Bedeutungsübertragung gerade auf die Rahe, die frei, d. h. ohne Segel am Mast hing. Die Vorstellung eines Haken- oder Befestigungsgerätes scheint im Span. immer vorgeherrscht zu haben. Auch im modernen Span. vereinigte das Wort gato alle Begriffe auf sich, die irgend etwas mit Stütze zu tun haben, sogar bis zur modernen Autowinde.

Das Eindringen des Wortes gata in die Soldatensprache ist durchaus denkbar. Es läßt sich am besten von der Ladestange, oder vom Ladehaken aus erklären.

1) Espasa-Calpe stellt eine lange Reihe von Vermutungen hierüber an.

Die gata muß in diesem Sprachbereich ein Gerät gewesen sein, mit dem man die Mauern ersteigen konnte, wahrscheinlich irgendwelche Enterhaken oder Hakenleitern. Die weibliche Form wurde aus der Sprache der Schiffer mit übernommen. Dort konnte gato leicht zu gata abgewandelt werden, weil hinter jedem der Begriffe, die das Wort bezeichnet, ein starkes Synonym steht mit weiblichem Geschlecht: punta del mástil, verga seca, vela, cofa, palanca, garrucha bzw. roldana oder polea.

..... Y a las garruchas con que suben la vela, se nombren topas

Das Problem geht zunächst um die beiden Stämme, die sich im modernen Englisch als to stop (anhalten, aufhören) und the top (der Gipfel, die Spitze) finden.

"Halt" heißt in der span. Seemannssprache ganz einfach top, im selben Sinn wie das engl. stop. Die Befehlsform verlangte, daß das Wort einsilbig blieb. Deshalb nahm die span. Form kein prothetisches "e" an, sondern gab lieber das "s" auf.

Größere Verbreitung fand das Wort tope. In seinen verschiedenen Bedeutungen wie Spitze überhaupt, Puffer, Prellbock, oder auch abstrakt im Sinne von Schwierigkeit, bleibt es immer in der Grundbedeutung Spitze, Ende, so daß man ihm mit Sicherheit das engl. top als verwandt zuschreiben kann. Dafür spricht auch die deutsche Form in der Seemannssprache, der Topp: oberstes Ende eines Mastes oder einer Stange (Toppflagge, -laterne, -segel). Die gleichen Bedeutungen hat tope in der Seemannssprache Spaniens. Es bezeichnet dort auch den Seemann, der hoch oben auf dem Mast Wache hält. Für die Tätigkeit eines solchen Wachhabenden schuf man die Redewendung: estar de tope. Wenn ein Schiff solche Wachen ausgesetzt hat, sagt man el buque lleva topes. De tope a quilla hat die Bedeutung des bereits behandelten Ausdrucks "de quilla a perilla" (s. S. 9).

De tope a tope = de cabo a cabo "vom einen Ende zum anderen", beschränkt sich ebenfalls nur auf den Bereich der Seemannssprache.

Estar hasta los topes will sagen, daß ein Schiff überladen ist (vgl. auch den Ausdruck der Umgangssprache: estoy de trabajo hasta la coronilla; coronilla = Kopfwirbel). Aber während im Deutschen sich das Wort Topp bestenfalls noch im ndt. Dialekt findet, so z. B. Topp als oberstes Ende jeglicher Art, oder scherzhaft auch oberster Rang im Theater, hat el tope in eigenen Wendungen in ganz Spanien Verbreitung gefunden. Abgesehen von der allgemeinen Bedeutung des Endes eines Holzstückes, eines Brettes usw. existieren dafür auch einige beliebte adverbiale Wendungen: "al tope" oder "a tope" = auf

dem Kopf stehen, wenn zwei Gegenstände mit ihren Enden, Ausbuchtungen oder sonstigen Extremitäten aneinandergestellt werden.

Hasta el tope = völlig, ganz und gar, soweit man kommen kann. (Auch z. B. el armario está hasta los topos: ist völlig gefüllt; estoy hasta los topos: ich habe genug, und ähnliches.) Den bereits für die Seemannssprache angeführten Ausdruck estar de tope hat sich auch das Volk zu eigen gemacht und die Bedeutung sich zurecht gelegt: hier besagt z. B. esa persona me está de tope: "dieser Mensch fällt mir auf die Nerven", eso lo tengo todo de tope (= de profusión), "dies alles habe ich im Überfluß" (Espasa-Calpe).

Da tope nach Corominas erst seit 1587 belegt ist, dann aber spontan ziemlich häufig auftritt, ist anzunehmen, daß tope tatsächlich erst zu dieser Zeit in Spanien Verbreitung fand. Das REW (8787) führt das Wort auf das Frz. zurück. Als Etymon wird ein fränk. top = Spitze angesetzt. So auch Gamillscheg Wb. 852 und Bloch-Wartbg. 610. Das afz. top, toup, tup (Godefroy VII 746, Sp. 2) sei ins Sizil. als tuppu und ins Span. und Port. als tope eingedrungen. Hier schließt sich noch ein weiteres Problem an, das Verbum topar = stoßen. Es ist im Span. verhältnismäßig sehr früh belegt. Clotilde Evelia Quiriarte schreibt darüber in dem Kapitel El lenguaje usado en Nochistlán aus der Zeitschrift Investigaciones Lingüísticas, Bd. 1, Mexiko 1931 s. v., folgendes: "No he visto la palabra en Berceo, ni en ningún otro escritor del siglo 13, pero sí está ya en El Libro de Buen Amor" (Corom. führt außer Juan Ruiz auch noch Juan Manuel und den Rabi Sem Tob an), dann zitiert sie noch je eine Stelle aus dem Cid, aus der Celestina und aus dem Lazarillo de Tormes und fährt fort: "Es tan común esta voz en los escritores clásicos castellanos, que baste decir que frecuentemente se ve, así en los del siglo 14, en los del 15, 16 y 17. Está en Cervantes, Lope de Vega, Tirso de Molina, Ruiz de Alarcón y Calderón de la Barca".

Entstehungsgeschichtlich denkt man im ersten Augenblick an punta - puntear oder punto - apuntar, deren Bedeutung auf einer gemeinsamen Ebene mit tope - topar liegen. Nach den Bedeutungen von topar, wie man sie auf der iber. Halbinsel vorfindet, und wo sie über den Bereich der Grundbedeutung "stoßen" nicht hinausgehen, wäre dagegen auch gar nichts einzuwenden. Desgleichen läßt sich das topar aus dem Diccionario de Americanismos, veröffentlicht im Boletín de la Academia Argentina de Letras, Bd. 8, Buenos Aires 1944, mit der Bedeutung "zwei Hähne zum Versuchskampf aufeinanderhetzen", davon ableiten (auch tope heißt hier: "pelea simulada de gallos"). Schwierig wird es jedoch, wenn man die Bedeutung von topar, so wie sie heute als veraltet gilt, aber noch in Chile und Perú fortlebt (Espasa-Calpe), betrachtet: anhalten.

Diese Bedeutung könnte auf direkten engl. Einfluß zurückgeführt werden, der später, vor allem im 16. Jh. spürbar werden mußte, als England durch den Sieg

über die Armada die Weltherrschaft zur See errungen hatte. Zu dieser Zeit kann topar auch durch Verwechslung und Vermischung der beiden Wörter zu der Bedeutung "anhalten" gekommen sein. Durchgesetzt hat sich wieder die Bedeutung aus dem Wort tope, also stoßen. Der Grund dafür lag darin, daß von den beiden Substantiven tope in die Umgangssprache eingedrungen ist, während das bei top nicht der Fall war. Somit ist für die Bedeutung "anhalten" die Stütze verloren gegangen.

An der Entstehung selbst des Wortes topar kann aber keines der engl. Etyma beteiligt gewesen sein, denn topar ist fast drei Jahrhunderte älter als tope und top. Die Entstehungsgeschichte von topar muß damit auch von tope getrennt werden. Die engl. Wörter haben später auf das bereits vorhandene topar hinsichtlich der Bedeutung also nur Einfluß genommen. Das Wort top einen vorübergehenden, tope einen bleibenden. Während Diez 321 den Formen tope und topar noch eine gemeinsame Grundlage zuweist, geht Coromines als erster den Schritt der Trennung. Er betrachtet topar als eine Bildung onomatopoetischen Ursprungs, ausgehend von top als Laut, der einen heftigen Zusammenstoß bezeichnet. Als Beweis seiner Annahme bringt er eine Reihe von Beispielen, die den Charakter der Entstehungsgeschichte veranschaulichen, besonders Zitate aus der alten Literatur Südamerikas.

Im heutigen Spanisch ist topar als "stoßen" noch sehr beliebt: topar algo = etwas zufällig finden, auf etwas stoßen;

La dificultad topa en esto = die Schwierigkeit besteht, hat ihren Grund darin;

Eso no me hace topar = dies bringt mich nicht zu Fall, ist für mich keine Schwierigkeit.

Eso no topará = dies wird nicht gelingen.

Lo pediré por si topa = im Falle daß es gelänge.

Tope donde tope = sei es wie es wolle, komme es woher es auch immer kommen mag.

Im Stierkampf bezeichnet topar das ungefährliche, harmlose Stoßen eines Stieres. So sagt man z. B. von einem Stier, der in eine günstige Stoßposition gelangt ist, von seinen Hörnern jedoch nicht Gebrauch macht. Dies ist oft der Fall bei zahmen oder jungen Tieren. Man nennt sie deshalb auch topones. Den Ausdruck topar oder topetar in diesem Sinn gebraucht man auch bei den harmloseren Attacken eines Hammels oder Ziegenbocks.

Das topa, das Antonio de Guevara anführt, ist heute veraltet (Espasa-Calpe, bei Röding schon nicht mehr angeführt) und wird ersetzt durch garrucha, polea oder motón, die alle verschiedene Arten von Flaschenzügen, Blockrollen oder besondere Aufhängevorrichtungen bezeichnen. Coromina schreibt s. v. tope, die Form topa (1539, Antonio de Guevara) sei eine Ableitung von tope, weil diese Blockrollen sich an der Spitze der Masten befanden. Für den Genuswechsel sei-

en sicher die Synonyma *polea*, *garrucha* und *roldana* maßgebend gewesen (vgl. dazu auch *gata*, S. 37).

Nosotros decimos ésta es la vela mayor, ésta es la mediana y ésta es menor: ellos no dicen sino vela maestra, vela mezana, vela del trinquete

Daß für *vela mayor* auch *vela maestra* gebraucht wurde, bietet bedeutungsmäßig keine Besonderheit. Der lat. Stamm *magister* ist ebenso direkt aus dem Lat. ins Span. überkommen, wie das lat. *maiore*. Der erste Beleg in Form von *maistro* findet sich nach Corominas in einer Urkunde aus dem Jahre 993 und ein *maestro* bereits aus dem Jahre 1194. Nach Röding s. v. stellt für die span. Schiffersprache *maestre* (Schiffsmeister) die Normalform dar (1). *Maestro* "is sometimes confounded with *maestre* and seems to be a less distinguished title than *maestre*". Hier soll jedoch nur die Verbindung *vela maestra* interessieren. Von Bedeutung ist die Anwendung von *maestro* -a als Adjektiv. Die Anfänge dieser Entwicklung finden sich nach Corominas in Ausdrücken wie *maestre pasquín* (*pasquín* = Schmähschrift), *maestrasala* usw., in den *Glosarios del Escorial* und den *Glosarios de Toledo*, um 1400. Röding führt ein *maestra* an als Bezeichnung für die horizontalen rippenverbindenden Balken und für einige Reling. Es liegt jedoch sicher auch hier eine Substantivierung des Adjektivs aus der elliptischen Form von *viga maestra* vor. Der Ausdruck *vela maestra* ist bei Röding nicht zu finden, wohl aber *vela mayor*. Man darf annehmen, daß der Ausdruck *vela maestra* die kat. -prov. Form für diesen Begriff darstellte, während *vela mayor*, die mehr dem Kast. entsprechende war. Dies ist auch aus den Worten des Antonio de Guevara ersichtlich, aus denen hervorgeht, daß er *mayor* als normal empfindet, während er *maestra* als den Fachausdruck angibt. Die Zusammenstellung *vela mezana* bringt mit dem Wort *mezana* einen Italianismus. Aus *mezzo* bildeten die italienischen Seefahrer einen Fachausdruck "*vela mezzana*" und bezeichnen damit ein mittelgroßes Segel, das meist, jedoch nicht immer, rechteckig ist. Das *Diz. di Mar.* 466 erklärt den Namen daher, weil die *mezzana* zu einem Mast gehörte, der sich zwischen dem Hauptmast und dem Achterdeck befand. Terlingen 36 stellt heraus, daß it. *mezzana* nur in dieser einen Bedeutung aus der Seemannssprache ins Span. eingedrungen ist. Auf S. 258 schreibt er weiter, daß die italienische Abkunft dieses Wortes vor allem durch die Entwicklung des intervokalischen -di- des Etymon *medianum* (*velum*) bestärkt werde (vgl. lat. *podiu* > sp. *poyo*, *radiu* > *rayo*, *radianu* > *rayano*, angrenzend, *vaya*, *vayamos* u. a.). Die ersten Belege stammen nach Corominas schon aus der

1) *maestre* ist jedoch katalanisch (Vallés 437b).

Zeit vor Antonio de Guevara, nämlich aus dem Jahre 1438, bei Juan de Mena. Nebrija deutet mit der Schreibweise *messana vela* bereits den Wandel vom Verschlußlaut zum Reibelaut an. Im Nsp. gibt es nur noch die Schreibweise *mesana* (*Espasa-Calpe*, Röding führt *mezana* und *mesana* noch als gleichwertig an), mit der Erweiterung der Bedeutung vom "hinteren, kleinen Segel" auch auf den "hinteren, letzten Mast", die man in der deutschen Fachsprache *Besansegel* und *Besanmast* nennt.

Das dritte Segel, die *vela del trinquete* erfordert etwas breitere Ausführungen. Das Wort *trinquete* weist eine große Gruppe von stammverwandten Wörtern auf, wobei es nicht immer leicht ist, das wirklich Verwandte vom Fremden zu unterscheiden. Es bezeichnet den Fockmast und das Focksegel, jedoch hieß nicht auch der Mast von Anfang an *trinquete*, sondern zunächst nur das Segel. Der Name des Segels ging auf den Mast über, die gleiche Erscheinung war eben auch bei *mezana* zu beobachten. *Trinquete* (it. *trinchetto*, Diz. di Mar. 1120; il secondo albero della galera, ant.) stammt aus dem lat. Adjektiv *triquetrus* (REW 8910 führt hierfür nur das lat. *trinus* = je drei, an) = dreieckig. Das "n" in *trinquete* verdankt sein Dasein wahrscheinlich dem ebenfalls lat. Adjektiv *trini*, oder vlat. *trinus* (1) = dreifach. Das *trinquete* war ein dreieckiges Segeltuch (2), das besonders zur Zeit der vortechnischen Jahrhunderte in der Schifffahrt eine wichtige Rolle spielte. Vor allem in dem Vorgang der sog. "*trinquetada*". Ein Schiff "*corre una trinquetada*", wenn das Meer gefährlich wird; zeigte sich am Himmel ein Unwetter, so wurden sämtliche Masten niedergelassen mit Ausnahme des Fockmastes. Dieses Wort *trinquetada*, das den Begriff solch schwerer Schicksalsstunden in sich birgt, ist auch in die Umgangssprache eingedrungen. In Perú z. B. bezeichnet *correr una trinquetada* eine peinvolle Zeit, die auf Grund eines unvorhergesehenen Schicksalsschlages durchzustehen ist. Auch in Cuba bedeutet es eine gefährvolle Zeit, die man am Ende aber wohlbehalten überwindet. Auf der iberischen Halbinsel ist es eine Notzeit, eine arbeits- und entbehrungsreiche, gefährvolle Zeit (*Espasa-Calpe*, bei Röding ist *trinquetada* nicht angeführt).

Das Verbum *trincar* hat im wesentlichen drei Hauptbedeutungen: 1. zerteilen, 2. festmachen, 3. zechen. *Trincar* in der Bedeutung "zechen" geht wie das frz. *triquer* auf das dt. Wort *trinken* zurück (REW 8909) (3). Die andere Be-

1) Du Cange VIII 184b s. v. *trinissimus*; in VIII 184c ist ein *trinquetum*, *triquetum* als Glückspiel angegeben, das seit 1404 belegt ist.

2) Vidos 597.

3) Es gehört im Span. der familiären Ausdrucksweise an und ist im übrigen nicht sehr stark in Gebrauch. Eine Variante findet sich in dem Ausdruck "*echar un trinquis*" = einen Schluck tun. Auch gibt es davon ein Wort in der Form *trincadero*, was eine niedere, verrufene Kneipe bedeutet.

deutung zerteilen (in derselben Form trincar auch im Port. und als trencar im Kat., Figueiredo II 1131b und Vallès 671a) ist wohl auf ein trincare zurückzuführen mit den Etyma trini, trinus (vgl. span. terciar < lat. tertius). Die Bedeutung hat sich in diesem Fall von der engeren Auffassung des Dreiteilens auf ein Zerteilen überhaupt erweitert. Es bleibt noch trincar = festmachen. Hier führt z. B. Espasa-Calpe für das Wort trincar neben einer Menge anderer Bedeutungen aus dem Bereich "festmachen" auf: "trincar a buen viaje (frase marítima): amarrar de firme un objeto para que no se mueva con los vaivenes del buque" oder "asegurar o sujetar fuertemente con trincas de cabo o de cadenas los efectos de a bordo, tales como anclas, cañones, embarcaciones menores etc. a fin de que no se muevan en los badazos y cabezadas" (zu trinca s. unten). Von hier aus findet sich ein unmittelbarer Zusammenhang von trincar mit trinquetada. Trincar un buque, d. h. ein Schiff klarmachen zur trinquetada, beschränkte sich nicht nur auf den Abbau der Segel bis auf das Focksegel, sondern es ging damit auch das Festmachen aller lockeren Gegenstände mit einher. Auf diesem Wege schuf trinquete = das dreieckige Segeltuch, das Wort trincar = festbinden. Einen Beweis dafür erbringt auch die Tatsache, daß trincar in dieser Bedeutung im heutigen Span. noch weit mehr der Seemannssprache angehört als der Umgangssprache des Binnenlandes (Röding führt von trincar = festmachen sechs verschiedene Fachausdrücke an). Ein buque trincado nennt man ein Schiff, das in bezug auf Schaukeln und Schlingern sehr stabil ist. Jedoch geht dieses Partizip trincado auch wieder direkt auf trinquete zurück. So bezeichnet man z. B. als einen trincado (bes. in Galizien, Espasa-Calpe) ein Schiff, das nur mit einem Segel von der Form des trinquete ausgerüstet ist. Ein Schiff mit zwei solchen Segeln nennt man trincadura. Allgemein heißt trincar im übrigen span. Sprachbereich, wenn auch weniger in Gebrauch: "sehr stark festbinden". Auch als "jemanden mit Händen oder Armen niederdrücken", "auf den Boden drücken", oder "in den Schwitzkasten nehmen" ist es allenthalben geläufig. In León und Salamanca bestehen noch die Abwandlungen zu "verdrehen" und "krümmen". Vor allem in Mexiko und dem übrigen Mittelamerika ist es gleichwertig mit apretar, oprimir. Von hier aus kommt man zu der Bedeutung wie sie in Santander zu finden ist: unter-schlagen, wegstibitzen (Espasa-Calpe). Zu diesem Verbum trincar gibt es auch ein Substantiv in der Form von trinca. Eine seiner Bedeutungen lehnt sich an das trincar (< trincare) an, das ursprünglich dreiteilen hieß. Trinca bezeichnet in diesem Fall eine Vereinigung von drei Dingen derselben Art, auch eine Gruppe von drei Amtsbewerbern, eine Dreiergruppe überhaupt, im übertragenen und familiären Sinn ein Kleeblatt. Alle übrigen Bedeutungen dieses trinca leiten sich von trincar = festhalten und seinen Variationen ab: hier findet es sich vor allem wieder in der Seemannssprache etwa gleichwertig mit dem Wort ligadura, liga oder ligazón = Verbindung, Bund, Mittel, durch das man verbindet, wie Kette,

Seil usw., vorzugsweise aber nur das Ende des Seiles, das Stück, mit dem man den Knoten knüpft, den Karabinerhaken befestigt usw. Röding bringt davon insgesamt 13 Ausdrücke wie z.B. trincas de culata, das sind die Vorrichtungen, die man dazu braucht, um die Kanonen an Bord zu befestigen, oder trincas de bauprés (bauprés = Bugspriet = schräg nach vorne ragender Mast am Bug), das sind die Seile, mit denen man das tajamar (= Schaft am Vordersteven) befestigt. Ein anderer Ausdruck estar a la trinca hat im übertragenen Sinn den Weg auch in die Umgangssprache gefunden; = estar a la capa "sich in Sicherheit befinden", "gewappnet sein", "gut vorbereitet sein". Aber auch "estar correcto, impecable en cuanto a indumentaria", "untadelig in bezug auf die Kleidung". Und noch eine interessante Erscheinung: trinca nennt man (bes. im amerik. Span.) auch die Ausbuchtung, die die Kinder im Boden anbringen, wenn sie mit Schussern spielen. Diesen Begriff machte sich das Wort trinca wohl dadurch zu eigen, daß es seinen Weg dahin über die Bedeutungen einschlug, wie sie etwa die Wörter apretura, aprieto haben. "Jugar a canicas" nennt man das Spiel. Canicas sind die bolitas, die kleinen Kugeln, aus Glas oder Lehm, wobei eine Bedeutungsübertragung von trinca = besagte Ausbuchtung, auf trinca = canica, also Schusserkugeln stattfand. Heute sind beide Bezeichnungen für Schusserkugeln etwa gleich verbreitet, nur in Chile heißt sie fast ausschließlich trinca (Espasa-Calpe). Inwieweit der Stamm trinca mit dem Begriff aushöhlen noch näher im Zusammenhang steht, zeigt das bestehende Wort trincaesquinas = altes Bohrinstrument für Metalle. Es ist als ein Imperativwort zu betrachten; höhle eine Ecke, ein Loch aus! Heute wird es weitgehend durch paraíso oder parahuso ersetzt (1).

Das Wort trinquete ist auch im Binnenland verbreitet. Von seinen beiden Bedeutungen Focksegel und Fockmast hat vor allem die letzte Schule gemacht: trinquete bezeichnet einen großen Menschen, einen baumlangen, spindeldürren Kerl. Aber auch das Focksegel hat sich seinen Platz erworben: "es un mozo como un trinquete" (Espasa-Calpe) = ein fleißiger, ausdauernder, arbeitssamer Bursche, der seine Pflicht tut, wie das Focksegel im Sturm. Ein weiterer Gebrauch dieses Wortes im Span. hat seinen Ursprung rückwirkend vom

- 1) Hierzu muß noch ein Wort angeführt werden, das mit diesem trinquete im eigentlichen Sinn nichts zu tun hat, aber wegen seiner äußeren Ähnlichkeit mit der alten Form von trinquete, nämlich triquete, hier Erwähnung verdient: trique, eine onomatopoetische Bildung. Ebenso wie trino = Triller, tris = Klirr (en un tris, im Nu, estuvo en un tris, es fehlte nicht viel u. a.). Wenn in der Redewendung a cada trique = jeden Augenblick, zuweilen auch die falsche Schreibung trinquete zu finden ist, so handelt es sich dabei um den Analogieeinfluß von seiten des richtigen trinquete und darf nicht gebilligt werden. Auch trinquete = Ballschläger geht sicher auf das frz. triquet zurück, das seinerseits wieder germ. Ursprungs ist (Gamillscheg Wb. 864b).

Verbum trincar erhalten, nämlich in der Bedeutung Sperriegel. Der Sperriegel verhindert durch Klinke und Zahnsperrad, oder durch Klemmwirkung, drehende oder geradlinige Bewegungen von Maschinenteilen in einer bestimmten Richtung z. B. bei Winden, Schaltwerken, Uhren usw. Der Begriff des Festhaltens liegt im Wort trinquete selbst nicht. Dieses trinquete muß also eine Bildung postverbaler Art sein. Derselbe Weg des Bedeutungswandels kann bei einem Begriff in Anspruch genommen werden, den es im Rotwelsch bezeichnet: trinquete = cama de cordeles, ein Bett oder ähnliches Gestell, auf das man liegenderweise Gefangene festschnürt.

A las maromas llaman gúmeras

Gúmera lebt im heutigen Spanisch nur in der Form von gúmena fort. Gúmera ist mit einem einzigen Zeugnis, nämlich mit dieser Stelle bei Antonio de Guevara belegt. Die neuen Ausgaben bringen heute bereits gúmena. Gúmera findet sich bei Alcover-Moll VI 476b unter gúmena neben den Varianten gúmena und gómena. Bei gúmera weist Alcover auf mallorkische Abstammung hin und zitiert es mit je einer Stelle aus einem Dokument des Jahres 1419 und aus der Zeitschrift L'Ignorancia (1879-1885). Aber auch gúmena wird im modernen Spanisch nicht sehr häufig gebraucht. Es ist ein Ableger aus den romanschen Sprachen und hat bis heute seinen fremden Charakter bewahrt. Ein gúmeno weist auch das Prov. (Mistral II 113a) und ein gomona oder gumena das It. (Diz. di Mar. 310a) auf. Bei Romero-Navarro wird nur ausgesagt, daß das Wort im Criticón und im Estebanillo zu finden ist. Corominas stellt darüber zum ersten Mal einige ausführliche Betrachtungen an, in denen vor allem die it. Quellen verwertet sind.

Die langen Kontroversen zwischen ihm und Vidos wegen dieses Wortes seien hier weggelassen. (Vidos 438-445 vertritt die Herkunft aus arab. gūmul = Schiffsseil.) Es soll nur der Punkt hervorgehoben werden, der für die Abkunft des Wortes von Wichtigkeit ist. Corominas weist mit allem Nachdruck darauf hin, daß die Herleitung aus dem Griechischen immer eine Hypothese bleiben wird, führt jedoch im folgenden aus, daß diese Hypothese die einzig annehmbare ist, von allen, die sonst noch vorgebracht werden konnten. Da die Form ἡγουμένη das Partizip des sehr häufig gebrauchten Verbums ἡγετοῦν = führen, ist, kann σεῖρα ἡγουμένη ohne weiteres schließlich einmal zu der Bedeutung gekommen sein: "Seil, mit dem man etwas führt oder zieht". Von hier aus ist es selbstverständlich, daß der ganze Ausdruck nun auch einer Kürzung unterzogen wurde. Dies geschah um so leichter, als viele Schiffer griechisch nicht verstanden oder später nicht mehr verstanden; solche Unkenntnis

war immer eine schnelle Ursache für die Verstümmelung des eigentlichen Wortes. Im Diz. di Mar. 310a werden alte Varianten angeführt wie: egumena, agumena, agumina u. a. Terlingen 257 fügt zu diesen noch augumena und augumina: "del genovés las voces pasaron al italiano, en cuya lengua encontramos, con aféresis de la a-, gumena desde el siglo XVI y gómena, documentada desde fines del siglo XV". Diese letzte Form mit "o" ist sicher viel älter, denn neben den altgenues. Varianten, die sämtlich das "u" aufweisen, steht ein einziges agomen (XIII. Jh.), das aber nur wiederum eine Rückbildung aus dem it. gómena sein könne. Gómena sei damit indirekt schon für das 13. Jh. bezeugt.

Die Vermutung einer griechischen Abkunft wird vor allem durch ein Dokument gestützt, das in der Form *egúmena* in den Estatutos Genoveses aus dem 14. Jh. zu sehen ist (zitiert bei Corominas s. v. *gúmena*). Im Diz. di Mar. 310a heißt es wörtlich: "è il cavo di maggiore grandezza usato in Marina". Das gibt nun freilich wieder Veranlassung von einem *ἡγεμονεύος* in der Bedeutung der Erste, das Haupt, auszugehen. Diese Grundform "Hauptseil" würde auch den Gebrauch als Schlepptau besser rechtfertigen, denn zu solchem Zwecke konnte nur das stärkste Seil herangezogen werden. Die Verwendung als Schlepptau ist schon sehr früh belegt, so daß anzunehmen ist, daß sie mit der Wortbildung bereits irgendwie in Verbindung steht. Eines der ältesten Zeugnisse dafür liefert der Italiener Bartolomeo Crescenzo, der seine ganze Schreibebeit dem Seewesen gewidmet hat (Nautica Medit. 1607) und aus dem Jahre 1614 Pantero Pantera: "Gomene è la più grossa fune della galea" (aus Jal 788b). In der neuesten Zeit wiederholt dies auch Imperato, ein Fachmann auf diesem Gebiete: "Oggi le navi che ne sono dotate l'usano per orneggio poppiero e talvolta per rimorchio" (aus Diz. di Mar. 310a). Im Tirant lo Blanch (etwa um 1460) wird eine Schlacht beschrieben, wo es heißt, daß ein brennendes Schiff mittels einer *gúmena* an das feindliche Schiff herangezogen wird (nach Corominas). Eine andere Stelle aus dem eben erwähnten Crescenzo schreibt: Le gumene sono quelle corde più grosse, da que sono legate l'Ancore o Ferri da dar fondo (aus Jal 811a), ferner zitiert Jal auf S. 72b die Crónica de Mutaner (um 1330) Kap. 285, wo es heißt, daß während einer Seeschlacht mehrere Schiffe mit Seilen aneinandergebunden waren. In Katalonien werden heute als *gúmenas* auch noch diejenigen Seile bezeichnet, die von einem Ufer des Ebro zum anderen gespannt als Leitseile für Fähren dienen (nach Corominas). Ebenfalls eine Verwendung, die der griech. Grundbedeutung sehr nahe steht. Damit ist dem arabischen oder türkischen Etymon, das besonders in den älteren spanischen Wörterbüchern, aber auch im Dicc. de la Real Acad. s. v. und bei García de Diego s. v., vertreten wird, die Stütze genommen. Auch Gamillscheg führt es im Wb. s. v. *gumène*

auf ein arabisches gummāl zurück, beschäftigt sich aber nicht mit den morphologischen Schwierigkeiten.

..... y al poste llaman puntal

Puntal ersetzt in der Fachsprache vieler Handwerkszweige das gewöhnliche und weniger spezielle Wort *poste*. (*poste* = Pfosten, Stange ganz allgemein, z. B. *poste indicador*, Wegweiser, *poste de amarre*, Befestigungspfosten, *dar, llevar poste*, lange warten lassen, *largo warten müssen*, *estar como un poste*, dumm, unbeholfen dastehen u. a.). Im Span. des Binnenlandes hat das Wort **puntal** seine meiste Verbreitung bei den Mauern und Zimmerleuten in der Bedeutung Stützbalken, Träger. (So bei der hl. Teresa, um 1570, nach Corominas). Dabei spielen wieder die "series de puntales" eine gesonderte Rolle. Das sind mehrere Balken, die beim Abstützen einer Mauer in eine vorher angebrachte Mauervertiefung eingestemmt werden, während das andere Ende dieser Balken in den Boden gerammt wird. In Südamerika ist diese Bedeutung sogar auf einen kleineren Anliegerberg, einen Ausläufer einer Sierra übertragen worden (*Espasa-Calpe*), indem man ihn gleichsam als ein Stützwerk für das große Bergmassiv betrachtet. Diese Bedeutung ist auch in Andalusien bekannt. So nach Corominas auch im *Vocabulario Andaluz* von Antonio Alcalá Venceslada, Andujar 1933 (1). Über die Anordnung der *puntales* in einer solchen Serie gibt es bestimmte baupolizeiliche Vorschriften. Sie dürfen z. B. nie parallel, trapezförmig usw. zueinander stehen. Von großer Bedeutung sind die *puntales* bei der Architektonik der Schiffe. Diese *puntales* stellen neben den *cuadernas* und der *quilla* die wichtigsten Bestandteile des Rohbaus eines Schiffes dar. Aus ihnen besteht das innere Balkenwerk eines Schiffsrumpfes. Die horizontalen *puntales* sind nach oben gekrümmt und verbinden sich an ihren Enden mit den *cuadernas*. Sie bilden die Grundbalken für das Deck und sind immer deshalb etwas gewölbt, damit das Wasser von selbst ablaufen kann. Steht ein solches Schiff im Trocknen, so drücken die Deckaufbauten und sonstigen schweren Gegenstände die gekrümmten Balken so stark nach unten, daß diese sich zu begradigen suchen. Die natürliche Folge davon ist, daß die beiden Arme der *cuadernas* nach außen gedrückt werden, wobei aber längs des Kiels eine Drehung entsteht, die leicht zu Rissen oder sonstigen Schäden führt. Um dies zu vermeiden, werden noch andere *puntales* eingesetzt, nämlich vertikale in der Mitte des Rumpfes, die das Deck, oder die verschiedenen Decks, auf den Kiel stützen und so die Senkung der waagrecht, gekrümmten *puntales* verhindern. Damit bekommt der gesamte Bau einen

1) Das *Dicc. de la Real Ac.* 1003b spricht diesbezüglich nur von einer "prominencia de un terreno que forma como punta".

hohen Grad von Festigkeit (Espasa-Calpe, Röding führt nicht weniger als 17 verschiedene *puntales* auf) (1).

Davon leiten sich wiederum Bedeutungen ab, wie z. B. *puntal* im übertragenen Sinn "Stütze", "Fundament" usw.; in Venezuela und Honduras bezeichnet *puntal* eine kleine Vorspeise, gleichsam eine Magenstütze, damit das Hauptessen nicht auf eine völlige Leere stößt (Espasa-Calpe).

Die Etymologie hängt letzten Endes mit *punta* zusammen. *Punta* = Spitze, ist im Span. ein sehr beliebtes und deshalb in seiner Bedeutung weitverzweigtes Wort. Es ist eines der Wörter, das im Laufe der Zeit zur Bezeichnung sehr vieler und sehr verschiedenartiger Gegenstände herangezogen wurde: von der Schwertspitze zur Landzunge, vom scharfen Geschmack zum Anschlag des Hundes bei der Jagd, von der kleinen Menge zum Stift, dem kopflosen Nagel usw. Dazu die vielen Redewendungen: "*de punta en blanco*" voll ausgerüstet, mit allen Erfordernissen der Etikette, "*sacar punta a alguna cosa*", etwas spitzen, etwas boshafterweise falsch auslegen, "*ponerse de punta con uno*" sich mit jemandem überwerfen, "*a punta de*" = (in Amerika) *a fuerza de*, usw. Dazu noch das Verbum *puntear* (seltener *puntar*) = punktieren, ein Instrument zupfen, auf den Boden stampfen, in Argentinien auch voranschreiten u. a. (Espasa-Calpe). Von den vielen Bildungen durch Suffixe (*puntada*, *puntilla*, *punteado*, *punteo*, *puntera*, *puntería* u. a.) ganz abgesehen. Die Ausgangsform von *punta* ist wiederum das ältere *punto* = Punkt, denn nur dies läßt sich direkt auf das lateinische *punctus* zurückführen. Seine Bedeutungen sind heute nicht viel geringer an Zahl als die von *punta*.

Apuntar un barco heißt zwischen die Spalten der Bordwand Werg (*estopa*) hineinstopfen, um sie wieder dicht zu machen. Damit war verbunden, daß man das Werg mit Nägeln oder anderen spitzen Gegenständen in die Ritzen drückte, was als Ursprung des Begriffes *apuntar* hier zu betrachten ist. In derselben Begriffssphäre bewegt sich noch ein anderes *apuntar*: mit Stichen festmachen. Apuntar paños sagen die Matrosen, wenn sie die kleineren Teile zum großen Segeltuch in weiten Stichen zusammenheften. Es soll dies nur die Vorbereitung für die eigentliche feste Naht sein. Dieses *apuntar* im Sinne von flicken, stopfen, gibt es in der Umgangssprache auch, aber verhältnismäßig selten, und gehört in diesem Falle der Vulgärsprache an (nicht einmal der *Nuevo pequeño Larousse ilustrado* (1952) führt diese Bedeutung an). Man darf daher wohl annehmen, daß *apuntar* in dieser Bedeutung von der Seemannssprache ausgegangen ist und sich in der übrigen Umgangssprache nicht durchsetzen konnte (*apuntar* und *apuntalar* sind bei Röding mit einer Reihe von Wendungen angeführt).

1) Übersichtliche Darstellung der Lage der *puntales* bei Vidos, Anhang XXV, Fig. 45.

Wenn *apuntar* mit Nägeln oder Stichen befestigen heißt, dann müßte nach Analogie *puntal* eine Ansammlung, eine Menge von *puntos* sein. *Robledal* ist eine Menge von *robles*, *juncal* eine Menge von *juncos* usw. Die Menge von *puntos* stellt demnach irgend eine Form der Verbindung von Gegenständen dar. Der Begriff *puntal* dürfte sich von hier aus zuerst auf eine ganze Befestigungs- oder Stützanlage bezogen haben. Da dieses Wort heute nur noch den einzelnen Balken bezeichnet, widerspricht die Bedeutung im eigentlichen Sinne der Bildung mit dem Suffix *-al*. Diese Bedeutungsverschiebungen, besonders bei Suffixen, sind in der romanischen Philologie keine Seltenheit. Hier ist besonders der Umstand zu beachten, daß z. B. bei *robledal* sofort das selbständige Wort *roble*, bei *juncal* das selbständige *junco* gleichsam in den Sinn fällt. Anders bei *puntal*. *Punto* mit *-al* ist für den Begriff Stützwerk bei weitem nicht so sinnfällig wie der Begriff *robledal* und *juncal*. Das Suffix *-al* in *puntal* wurde nicht mehr erkannt und so als Bestandteil des Wortes selbst betrachtet.

A la estaca a do atan las velas, quieren que se llame maimoneta

Maimoneta ist in der modernen Seemannssprache ausgestorben und hinterließ im übrigen span. Sprachschatz nur spärliche Reste. In der Bedeutung wie Antonio de Guevara sie anführt, hat dieses Wort nach Corominas nur noch einige alte Belege: bei Covarrubias, im *Cancionero* des 15. Jh. in der Form *maymones*, bei García de Palacio 1587, und im *Vocabulario Marítimo* de Sevilla (1696, nach Angabe der Span. Akad.). Arab. *maimun* = glücklich. Die Affen stammen aus Jemen und Saudi Arabien, ein Gebiet, das im alten Arabien das glückliche Arabien genannt wurde (1). Nach Corominas erster Beleg von *maimun* in der Bedeutung "Affe" in der span. Literatur: Juan Manuel, um 1326. Daß *maimón* in der Bedeutung Affe im Span. bekannt war, beweist die Tatsache, daß man die bestimmte Affenart der *micos*, wie sie gewöhnlich im Span. heißen, auch heute noch *maimones* nennt (Espasa-Calpe). Auch hat *bollo maimón*, eine Art Suppe, die besonders in Andalusien beliebt ist, nichts mit einer Segelstange zu tun, sondern müßte sehr wahrscheinlich mit Affensuppe übersetzt werden (vgl. Affenbrot). Man kann nun annehmen, daß eine Rahe, die oben am Mast pendelt, von den Schifferleuten schlicht und einfach als Affe bezeichnet wurde, besser Äffchen, denn *-eta* ist ein Diminutivsuffix (vgl. *gloria* - *glorieta*, *mesa* - *meseta*, *isla* - *isleta* usw.). Dies lassen vor allem auch die weiteren Bedeutungen von *maimoneta* und seinen Ableitungen erkennen. Im großen und ganzen gehen alle darauf hinaus, daß sie einen Be-

1) D. S. Blondheim, Romania, Recueil Trimestriel consacré à l'étude des langues et des littératures romanes, 1912, S. 260-65.

festigungspflöck bezeichnen, z.B. maimoneta als Kreuzholz, heute cornamusa (eigentlich Dudelsack). Es ist ein grober Klotz, durch den ein anderer Knüppel der Quere nach hindurchgetrieben wird. Das ganze dient zum Festmachen von Seilen. Maimonete oder maimotón bezeichnete das, wofür man im Deutschen Ankerbeting sagt. Heute heißt es "cruz de las bitas" (Espasa-Calpe), bitas = Holzpflöcke, woran die Ankerkette festgemacht wird, wenn der Anker ausgeworfen ist. Sie sind gleichsam wie Holznägel kreuzförmig um einen dicken Pflöck angeordnet. Maimonetes sind auch Klötze von besonders großer Stärke, die als Verankerungsanlage für Blockrollen dienen, vorzugsweise für die Seile der Hauptmasten und des Fockmastes. Maimonides werden die Holzböcke oder sonstigen entsprechenden Anlagen genannt, die in älterer Zeit zur architektonischen Ausrüstung eines Schiffes gehörten, an die man die empavesadas, die Tücher und Fahnen für den Festschmuck anbrachte (s. S. 83). Maimotón nannte man im speziellen auch den Sockel des propao, einer Anlage ähnlich dem Ankerbeting, den Sockel eines Holzstumpfes, in dem aber nicht vier Holznägel kreuzweise angebracht waren, sondern beliebig viele Eisenstifte ebenfalls zur Befestigung von starken Seilen (bei Röding sind maimonetes, maimonides und maimotones ohne Bedeutungsunterschied aufgeführt). Der Name ging von der Segelstange wahrscheinlich zunächst auf das Kreuzholz über, das dieselbe Gestalt im kleinen, wie die Segelstange mit dem Mast im großen aufweist. Die Übertragung kann jedoch auch den umgekehrten Weg gegangen sein. Es ist durchaus einzusehen, daß man zuerst diese überall angebrachten Befestigungspflöcke als Affen bezeichnete (vgl. caballeres), dann den quer hindurch gesteckten Knüppel, der letztlich das eigentliche Mittel zum Festbinden darstellte und schließlich die Segelstange.

Der Begriff der maimoneta als starke Querstange findet sich auch noch als eines der wichtigsten Bestandteile der tahona, der Mühle, die mit Pferden oder Eseln getrieben wird. Die maimoneta ist hier ein horizontal einige Meter über dem Boden befestigter Balken, in den von unten her vertikal der peón mündet, der von einem im Kreis herumgetriebenen Esel gedreht wird. Ebenfalls horizontal, aber im rechten Winkel zur maimoneta, auf der sie mit dem einen Ende ruht, wird die gualdra mittels eines Zahnradgetriebes, das nicht selten aus bloßem Holz besteht, vom peón aus in Bewegung gesetzt, die nun ihrerseits die Bewegung auf das Mühlrad überträgt, eine uralte Maschine, die man in Spanien auch heute noch überall antreffen kann. Nun ist es auch möglich, daß das Wort maimoneta = Affe, in seiner Bedeutung Querstange nicht von der Segelstange ausgegangen ist, sondern von diesem Mühlradbalken und dann erst als Querstange am Mast sich einführte. Dieser Weg ist jedoch weniger wahrscheinlich, denn die Bezeichnung Affe für einen solchen Gegenstand ist wohl bei den weitgereisten Seeleuten eher zu suchen als beim biederem Landmann, da das

Wort *maimún* in erster Linie in der Sprache der Seefahrer zuhause war. Sie sind es, die mit den fremden Ländern am meisten in Berührung kamen, während das *exotische* Wort im Sprachschatz des einfachen Bauern wohl wenig bodenständig zu sein scheint.

Y a la maroma con que remplan las velas, dicen que se llama *escota*

Antonio de Guevara bezeichnet ein dickes Seil als *maroma* und wundert sich, daß dasselbe die Seeleute *escota* nennen. Auch heute sagt man im Binnenland *maroma* (z. B. *maroma de esparto*; Röding s. v. *maroma*: "this term is a land-term and is not employed on board-ships") und am Meere *escota*. In Amerika hat *maroma* ein Verbum gebildet *maromear* = auf dem Seile tanzen, im politischen Sinn "einer Partei gegenüber sich liniengetreu verhalten". Desgleichen ist daraus wieder ein Substantiv entstanden *maromero* = Seiltänzer, treuer Parteigänger (*Espasa-Calpe*). Auch *escota* hat seinerseits in der Sprache der Schifffahrt ihren Bedeutungskreis erweitert. Man bezeichnet damit alle Seile, mit denen die Masten gehalten und die Segel geleitet werden. Große Segel haben immer doppelte *escotas*, das eine Ende ist meistens an der Außenbordwand an *cáncamos* (Eisenstifte) befestigt, das andere wird durch eine *escotilla* (Deckluke) in das Innere des Schiffes geleitet. Die verschiedenen *escotas* haben auch ihre verschiedenen Bezeichnungen, so z. B. "*escota de botavara*" (*botavara* ist eine Rahe); von beiden Enden dieser *botavara* geht je eine *escota* auf das Deck hinab, mit denen die Lage dieser Rahe gesteuert wird. Auch in fachmännischen Redewendungen hat das Wort *escota* seinen Platz: *arriivar con la escota larga o a escotas largas o aventadas* (*Espasa-Calpe*, ebenso die folgenden Fachausdrücke von *escota*) = so landen, daß das Schiff nach der Längsseite ans Ufer kommt. Der eigentliche Sinn dieser Wendung geht nicht gleich daraus hervor. Man muß sich vorstellen, daß bei solchem Manövrieren die Segel vorher außer Tätigkeit gesetzt, d. h. die Seile alle gelockert worden sind (*aventadas* = so daß sie im Winde flattern). Man sagt auch *navegar con escotas largas o aventadas*, was bedeutet, daß man sich auf dem Meere treiben läßt.

Cambiar las escotas heißt es, wenn man die Focksegel auf die andere Seite wechselt.

Cazar ambas escotas, wenn mit dem Schiff eine starke und schnelle Wendung ausgeführt wird. Eigentlich: beide Seile, die jeweils an den Enden einer Rahe befestigt sind, straff anspannen, damit ihr jede Gelegenheit einer Bewegung genommen wird; mit dem Wenden des Schiffes verändert sich die Lage inso-

fern, als der Wind nun von einer anderen Seite her auf das Schiff zukommt. Navegar con la escota al pie del palo war ein Ausdruck, der sich nur auf die lateinischen Segelschiffe bezog und besagte, daß das Schiff "en popa" fährt, d. h. mit guter Fahrt. Der Zusammenhang zum eigentlichen Sinn der Wendung bleibt jedoch unklar.

Escota kommt wie frz. *écouté* aus dem deutschen Schote oder besser aus dem mndl. *skote*, dasselbe (Gamillscheg Wb. 341, Diez 288, REW 7707). Erster Beleg nach Corominas: Antonio de Guevara. Die entsprechende frz. Form *escoute* findet sich schon im 12. Jh. bei Wace (nach Jal 653b s. v. *escute*), es ist also anzunehmen, daß das spanische Wort *escota* das frz. *escoute* zur Grundlage hat. Eine Ableitung von *escota* ist das Wort *escotín*, das nach Rödning s. v. *escota*, das Seil für die höheren Segel bezeichnet, für die niederen sei *escota* gebräuchlich. Die Wörter *escotera*, *escotilla* = Deckluke, haben wahrscheinlich mit dem Stamm von *escota* nichts zu tun. Corominas gibt diesen als unbekannt an. Gamillscheg Wb. s. v. *écouille*, führt ihn über span. *escote* "Ausschnitt am Kleid", auf got. *skauts* = Zipfel, Saum des Kleides, zurück. (So auch Diez 448 und REW 7986.)

Como nosotros decimos volved esa galera dicen ellos ciaboga

Der Ausruf *ciaboga* bedeutet: Kehre um, wende das Schiff so schnell wie möglich. Der erste Teil des Wortes besteht aus dem Stamm von *ciar* = rückwärts rudern, in der deutschen Seemannssprache "streichen". Der Grund dieser Zusammensetzung geht aus Diz. di Mar. 867b hervor, wo es heißt, *sciavoga* ist ein Rudervorgang, der dadurch ausgeführt wird, daß auf der einen Seite "si voga" auf der anderen "si scia". Zu *bogar* s. S. 66. Hier sei nur *cia* ausführlich behandelt.

Espasa-Calpe gibt als Etymologie des Wortes *ciar*, das im übertragenen Sinn auch nachgeben heißt, das Verbum *cejar* an. *Cejar* ist aber nichts anderes, als die über das Arabische geschaffene Doublette von *cesar*, aufhören, ablassen. Für die Wandlung "s" zu "χ" vgl. S. 21. Wenn man die Entwicklung dieses *cejar* betrachtet, kann niemals ein *ciar* entstehen. Weder s, noch der velare Achlaut, darf lautgesetzlich ausfallen, auch das i findet keine Erklärung. Das aus dem Keltischen stammende **eliare* (REW 7793a) ist als Grundlage für *cia* durchaus denkbar. Diese erschlossene Form ist die einzige Möglichkeit, aus der man sich bis jetzt die Existenz des frz. *siller* = furchen, erklären konnte.

Es läßt sich jedoch auch *secare* als Etymon rechtfertigen (nach Baist, Die Span. Sprache, S. 696). Mit *secare* als Grundlage ist wohl das prov. -südtal. "s" in

Ordnung (prov. siar, südital. siare, Corominas), nicht aber das iberische "c". Welche Voraussetzungen bestanden damals im Span., die das angenommene ursprüngliche "s" in den Interdentallaut hätten verwandeln können? Betrachtet man die Vielfalt dieses Anfangslandes bei den verschiedenen romanischen Sprachen: das prov. -südital. "s", der nordital. -genuesische Zischlaut (sciare, jedoch ebenfalls aus siare entstanden, Corominas), das eigentümliche span.

"s", hinzu kommt noch ein port. ciar (<zelare = neidisch, eifersüchtig sein), das zwar nichts mit diesem Wort hier zu tun hat, aber an der endgültigen Verwirrung sehr wohl beteiligt gewesen sein kann. Wichtig ist noch, daß alle diese Wörter bei den viel herumkommenden Seeleuten in ständiger Berührung standen. Es läßt sich durchaus denken, daß gerade das port. Wort den Sieg davongetragen hat.

Corominas stützt seinen Haupteinwand gegen secare darauf, daß der vortonige Vokal hier nur im Frz. palatalisiert, d. h. zu "i" werden konnte. Das Frz. möchte man auch tatsächlich aus diesen Einflüssen ausschalten.

In der Seemannssprache wurde ciar zweifellos überwiegend im Imperativ gebraucht. Das ist am deutlichsten dadurch ersichtlich, weil aus der Imperativform cía sogar ein selbständiges Nomen entstand (1). Man lege diesem cía das entsprechende seca zugrunde und ziehe in Betracht, daß das Wort stets im Affekt, mit besonders großem Stimmaufwand ausgesprochen wurde. Es ist ganz natürlich, daß in einem solchen Fall die Lautphysiologie stärker zur Vereinfachung drängt, als bei jedem anderen Wort. Das "e" wurde zu "i" gehoben, und so dem Palatallaut "c" bestmöglich angeglichen. Sicher spielt auch noch die Tatsache mit herein, daß das "e" hier unter dem Hauptton stand. Ein Vorbild dafür bieten im Span. z. B. die beiden Wörter capellán (e bleibt e) und castillo (haupttoniges "e" wird zu "i" vor Palatal).

Es läßt sich jedoch auch für seliare ein Weg finden, über den das Wort zu ciar kommen konnte, so daß es schwierig ist, über beide Möglichkeiten eine Entscheidung zu treffen. Nach scier = sägen, aus lat. secare, heißt es bei Gamillscheg Wb. s. v. indem er vom selben Wort die zweite Bedeutung bringt: "in umgekehrter Richtung rudern, dann in scier babord, tribord mit den linken, rechten Rudern einsetzen, um zu drehen, 17. Jh. sier en arrière; sier bedeutet also ursprünglich auf eine besondere Art rudern; aus neuprov. seia, sia, dasselbe, auch die Wogen teilen, durchfurchen, das wohl erst aus dem französischen cier, älter auch sèiller entlehnt ist". Siller führt er dann auf eine Ableitung von sillon zurück und das wiederum, in dem er Vermutungen, die mit acier (REW 103), cilium (REW 1913) altfranz. sigler (segeln) und

1) cia = das Rückwärtsrudern, Tolhausen 158c.

nord. *šla* = furchen (Diez 678) operieren, verwirft, auf einen Verbalstamm selj "Erde aufwerfen", gallischer Herkunft, zurück.

Bei den Seeleuten findet sich heute neben *ciaboga*, das zunächst "anhalten" oder "umkehren" ganz allgemein bedeutet, der Ausdruck *cfa todo* oder *por todo*, d.h. halt!, oder genauer "mit allen Rudern, auf beiden Seiten dagegen arbeiten". *Ir a la cfa*, *remar a la cfa*, heißt in Ruderbooten "rückwärts rudern", in Dampfschiffen mit Schaufelrädern und auch in den modernen Schiffen mit Schraubenantrieb, "Gegendampf geben". Weitere Fachausdrücke mit *ciar* bei Röding s. v. In der Umgangssprache hat es die Bedeutung "nachgeben" angenommen, z. B. in einem Geschäft: sich beschränken, heruntergehen bei Preisen, Konkurs machen, in Rückstand kommen, usw. Auch im modernsten Spanisch hat es seinen Platz gefunden: Das Verteilungs- oder Einspritzventil so einstellen, daß der Kolben seine Rückwärtsbewegung antreten kann (*Espasa-Calpe*) (1).

..... y para decir no reméis más: dirán ellos *leva remo*

Das *l* in *levar* hat sich in der span. Seemannssprache dem mouillierten *ll* des kast. *llevar* nicht angeschlossen. Dies geschah aus Gründen des internationalen Seeverkehrs unter den romanisch sprechenden Ländern und vor allem unter dem Einfluß des Kat. Das *levar* hat sich auch in neuerer Zeit von der Übermacht des kast. *llevar* nicht verdrängen lassen. Außer in *levar los remos* (*Espasa-Calpe*), "die Ruder hochnehmen, zu rudern aufhören", vor allem auch in den bei Röding angeführten Wendungen wie *levar las anclas*, "die Anker lichten", *levar el embargo*, "die Beschlagnahme, die Handelssperre aufheben". *Levarse sobre espfa* (*espiarse* < **expear*? = ein Schiff ins Schlepptau nehmen) "durch Schlepptau in Fahrt gesetzt werden"; *las costuras del navfo se leván*, "die Planken des Schiffes öffnen sich" (um Fässer usw. auszuladen), *levar gente*, "Seeleute zum Dienst ausheben"; die Bedeutung von *levar* blieb hier aus lat. *levare* = aufheben, gut erhalten. Nur bei *levarse sobre espfa* nähert sie sich mehr dem kast. *llevar* = befördern. Eine kleine Begriffsverwirrung, die dadurch entstehen konnte, weil auch *llevar* in der span. Seemannssprache durchaus seinen Platz hat: (Röding) *llevar el navfo a jorro* (*jorro* = ein Zugseil), "das Schiff mit dem genannten Seil schleppen"; *llevar salda*, "schnell oder mit Vorsprung segeln"; *llevar el navfo loco*, "das Schiff umherziehen, oder schaukeln lassen".

- 1) Span. *cfa* = Hüftbein, zusammen mit kat. *cia* hat nichts mit dem hier behandelten Wortstamm zu tun, sondern ist ein durch die Gelehrten verbreitetes Wort, das letzten Endes auf griech. *κῆλος* zurückgeht. (Allerdings schlägt Corominas diese Etymologie auch für *ciar* vor. Er weist dabei darauf hin, daß die Rudertätigkeit bei dieser Handlung schwere Hüftarbeit erfordert.) Die Umgangssprache hat dafür auch

A la garrucha con que meten el esquite (kl. Boot) llaman barbeta

Der erste Beleg für barbeta ist nach Corominas diese Stelle bei Antonio de Guevara. In der gleichen Bedeutung wurde das Wort ein zweites Mal nur noch in einer Stelle aus dem Jahre 1564 angeführt.

Jal 241a zieht einen Vorschlag, der sich auf ein bask. barrubeta, barrureta stützt, in Zweifel, ohne sich weiter damit zu befassen: "nous n'en avons point de certaine à proposer à la place de celle-là, et nous nous abstiendrons." Wenn diese Bedeutung tatsächlich bestand, mußte sie wohl eine zweitrangige Ableitung sein. Die übliche Bedeutung "Seil" hat nach Jal 241b auch das kat. barbeta, das it. barbeta und das altfrz. barbette. Im Span. findet sich daneben auch noch das Verbum abarbetar oder seltener barbetar (beide bei Röding s. v.) Corominas vermutet in diesen Formen das deutsche Wort "abarbeiten" (ein Schiff vom Strande abarbeiten). Von einem vermutlichen frz. abarbeter habe sich barbette gelöst, um damit das Seil zu bezeichnen, das man dazu verwendet. "Pero en total esta etimología queda asf dudosa". Corominas verweist dann auf die Möglichkeit der Ableitung von barba: "Por alusión a la hilacha de la filástica". Zunächst die Bedeutungen, die barbeta im Laufe der Jahrhunderte angenommen hat: (Espasa-Calpe)

Eine barbeta war bis ins vorige Jahrhundert im Kriegswesen noch von großer Wichtigkeit. In großen wehrhaften Maueranlagen nannte man barbeta einen in einer Ecke eingebauten Artilleriestand. Das Hauptmerkmal einer barbeta bestand darin, daß dieser Stand von einer etwa brusthohen Mauer geschützt wurde. Sie war eine Schutzwand nur für die Artilleristen, während das Kanonenrohr frei darüber hinwegragte. Desgleichen nannte man eine Befestigungsanlage fortificación a barbeta, wenn ihre Mauern weder mit Schießscharten, noch mit Zinken oder sonstigen Verteidigungsanlagen ausgestattet waren. Als batería a barbeta wurde ganz allgemein ein Artilleriestand bezeichnet, gleich wo, umgeben mit einem einfachen Schutzwall. Auf offenem Feld nannte man eine barbeta die Plattform, einen künstlich aus Erde aufgeschütteten Hügel, auf den eine Kanone gestellt wurde, um ihr eine erhöhte Lage zu verschaffen. Barbetas dieser Art gab es auch innerhalb größerer Befestigungsanlagen, z. B. in Mauergängen usw.

Auf dem Schiff gebrauchte man die gleiche Bezeichnung. Hier war die barbeta ebenfalls ein ungedeckter Geschützstand, umgeben mit einer bloßen Schutzwand, über die die Kanone frei hinweg schoß.

die Umschreibung hueso de cadera! Ebenso wenig das astur. cfa = eine Art Silo. Dies stammt aus dem lat. cella = hier Speicher, Kornspeicher (vgl. wieder castelli > castillo).

Das Wort *barbeta* liefert auf dem Schiff auch noch für einen anderen Gegenstand den Namen, der mit seiner bisherigen Bedeutung wohl in keinem Zusammenhang steht; ein dünnes Seil, wie z. B. eine *filástica* (aus einem dicken Seil herausgedrehter Strang), ein *meollar* (entsteht durch Wiederezusammen-drehen einiger weniger solcher Stränge), oder eine *capita* (Seil aus einigen solcher Stränge geflochten), das man zum Zusammenbinden zweier starker Seile, die in die gleiche Richtung laufen, verwendet. Auch die Bindeanlage selbst nennt man *barbeta*. An dem Hanffaserknäuel ist das Etymon erkennbar: *barba* = Bart. Die *barbeta* dient hauptsächlich dazu, eine Reibung zwischen beiden Seilen zu verhindern. Von hier aus ließe sich auch nach dem Zusammenhang mit der *barbeta* = Artilleriestand suchen. Schutzanlage ist wohl der Begriff, der beiden gemeinsam ist. Auch Wartburg I 247 a führt frz. *barbette* in dieser Bedeutung (jedoch ohne semasiologische Erklärung) auf *barbe*, Bart zurück. Man könnte sich denken, daß ein solcher Knoten an den Seilen, noch dazu aus aufgefrazten Strängen, von den Seeleuten kurzum als Bart bezeichnet wurde. Eine Übertragung dieser Bezeichnung auf den Schutzwall einer Schiffskanone und von hier aus auf die Schutzmauer um die Kanonen herum überhaupt, ist vertretbar, aber doch etwas schwierig. Gamillscheg Wb. 79b führt frz. *barbette* in dieser Bedeutung auf *barbette*, dem Diminutivum zu *Barbe*, *Barbara*, der Schutzpatronin der Artilleristen zurück. (Vgl. Röding s. v. *pañolero*; *pañolero de la Santa Barbara* = *pañolero del pañol*; auch Diz. di * Mar. 561a: *pagluolo della santabarbara* = Pulverkammer; zu *pañol*, *pañolero* (s. S. 69). Wartburg wirft gleichfalls an der genannten Stelle die Frage auf: „Oder gehört es zu *Barbara*?“ Dies scheint wohl das Näherliegende zu sein. Ferner besteht die Möglichkeit, daß noch ein sehr geläufiges Wort für Schutzmauer, *parapeto* (frz. *parapet* (1), it. *parpetto* (2) mit im Spiel war. Im Frz. ist das lat. Wort *pectus* = Brust, außer in *pis* = Euter nicht erhalten, so daß ein Verständnis für *pet* beim Volke nicht vorhanden war, und das griech. *para* bei den wenig gelehrten Seeleuten kaum Verständnis fand. Letzten Endes läßt sich jedoch nichts Sicheres mehr darüber sagen.

Antonio de Guevara spricht von *barbeta* als von einer *garrucha* (Blockrolle, Flaschenzug) *con que meten el esquite*. Damit ist die Hängevorrichtung oder zumindest ein Teil dieser Hängevorrichtung gemeint, durch die man ein kleines Boot ins Wasser läßt. Der Vorgang verläuft etwa so: die Hauptanlage muß aus 4 Seilen bestehen, von denen zwei am vorderen Ende des Bootes an beiden Seiten der Bordwand festgemacht sind und zwei am hinteren Ende. Bindet man die beiden vorderen und die beiden hinteren Stricke jeweils knapp über dem

1) Dict. de l' Ac. Fr. II 288a

2) Palazzi 776b

Boot zusammen, wodurch erreicht wird, daß beim Herablassen nur noch zwei Seile zu bedienen sind, so braucht man dazu schon jeweils eine barbeta. Die barbetas stellen in dieser einfachen Maschine einen wesentlichen Bestandteil dar, der der Seilanlage die charakteristische Gestalt verleiht. Wenn Antonio de Guevara diese Anlage als garrucha bezeichnet, so braucht man nicht unbedingt dahinter eine Blockrolle zu suchen. Der Begriff garrucha war damals sicher genau so weitläufig, wie er heute noch ist. Es genügt, wenn man es mit einer Art Hebevorrichtung, wie es hier auch der Fall ist, zu tun hat.

Ähnliche Ausdrücke finden sich im Diz. di Marina 65a: barba della branda = Seilvorrichtung, mit der man die Hängematten aufhängt; barba del carro (it. carro = span. car s. S. 64) = kurzes Seilstück, womit diese Rahe festgebunden wird. Aber auch eine spezielle Form von Bart kann in diese Wortbildung noch mit hereinspielen, nämlich der Katzenbart. Anhaltspunkt hierzu bietet der ital. Ausdruck a barba di gatto (Diz. d. Mar. 65a). Man verankert ein Schiff "a barba di gatto", wenn zwei Anker nach beiden Seiten ausgeworfen werden, so daß die dazugehörigen Seile wie die Borsten eines Katzenbartes vom Schiffe abstehen. Da dieses Bild in kleinerem Maßstab auch bei den oben angeführten Hängeanlagen vorliegt, kann die Bedeutungsgeschichte von barbeta auch von hier ausgegangen sein.

..... y a lo con que cargan la galera llaman lastre

In allen Ableitungen von lastre liegt ein germ. last zugrunde. Genauer wahrscheinlich ein ndl. oder engl. last, dasselbe (Corominas s. v. lastre). Erster Beleg nach Corominas: Alonso Fernández de Palencia, 1490, dann noch bei Nebrija: lastre de la nave: saburra. Das port. lastro erscheint bereits im dritten Viertel des 15. Jh. bei Azurara. Das It. hat es nicht übernommen. Es blieb bei der lat. Form zavorra (< saburra), lasto sei dort Fremdkörper und von seltenem Gebrauch.

Gamillscheg Wb. 553 setzt unter Berufung auf Bruckner (1) und Behrens (2) zu dem frz. lest (Gam. Wb. 557, REW 4922, 13. Jh., < afries. hlest, westfries. lest) die 2. Form last (< ndl. last) = Last, Schiffsgewicht, erst im 18. Jh. an. Dagegen sprechen jedoch Bloch-Wartb. 348, wo ein lastage und ebenso ein laster schon für das Jahr 1366 angeführt werden, und Corominas, der auch frz. last bereits in das Jahr 1208 zurückversetzt. Somit kommt das span. lastre aus dem Frz. Im Vergleich zu seiner ursprünglichen Bedeutung "Last" hat das Wort hier

- 1) Charakteristik der germ. Elemente im Italienischen, Wissenschaftliche Beilage zum Bericht über das Gymnasium in Basel, Basel 1899, S. 21.
- 2) Über deutsches Sprachgut im Franz., Gießener Beiträge zur Romanischen Philologie, Gießen 1921, 1. Zusatzheft, S. 71.

ebenso wie im Frz. eine Begriffsverengung erfahren. Im Seewesen bezeichnet es nur noch die künstliche Last im Schiff, die man in Form von Steinen oder Sand auf dem Grund eines Schiffes anbringt, um dem Schiff dadurch erhöhte Stabilität zu geben. Dies muß sehr fachmännisch geschehen, denn durch bestimmte Verteilungsarten dieser Last kann man dem Schiff bestimmte Fahrteigenschaften verleihen. Z. B. veränderte man bei Segelschiffen, wenn man einen Hafen anlaufen wollte, diese Last so, daß sich der Bug mehr aus dem Wasser hob, als das Heck. Das umgekehrte Lastverhältnis begünstigte die Ausfahrt. Mit lastre bezeichneten die Spanier in früheren Zeiten auch eine bestimmte Maßnahme für das Verladen der Fracht, wie sie von den Dänen und Schweden angewandt wurde (Espasa-Calpe). Das Wort lastre blieb immer auf die Seemannssprache beschränkt. Eine Ausnahme macht erst die neueste Zeit. Seit dem Beginn der Luftschiffahrt nennt man lastre auch die Gewichte, den Ballast, den man in den Gondeln der Ballone, ebenfalls aus Gründen der Stabilität gegenüber dem Wind und der Veränderung der Flugeigenschaften, mitführt. Bei der völligen Gleichheit der Zweckbestimmung wurde das Wort lastre direkt aus der Seemannssprache übernommen. Ansonsten ist es der span. Umgangssprache nur wenig bekannt. Es finden sich selten Beispiele, wo es im übertragenen Sinn gebraucht wird, zuweilen in der Bedeutung "gesunder Verstand", "menschliche Reife"; "no tiene lastre aquella cabeza" (Espasa-Calpe) = diesem Menschen fehlt ein festes Herz, er ist zu flatterhaft. Dazu kommt noch die Bedeutung "Rückgrat", "Untergrund", gleichzustellen mit dem Voressen, das man einnimmt, damit einem der nachfolgende Wein nicht schadet (1).

Das Verbum lastrar = den Ballast einschießen, ist eine Ableitung vom Nomen. Corominas stellt die ersten Belege wie folgt zusammen: Bei Nebrija 1492. Im kat. Consulado de Mar wiederum immer ein sorrar anstelle von lastrar. In der it. Übersetzung aus dem 16. Jh. dieser Schrift trete vereinzelt dafür auch lastrare auf, dann noch bei Crescenzo, 1602, in einem genues. Dokument aus dem Jahre 1692, u. a.

- 1) In den germ. Ländern tritt beim Wort Ballast noch das besondere Problem der Vorsilbe "ba" auf. Kluge-Götze 46b schreibt hierüber folgendes: "Zufrühest ist das Wort in den nord. Sprachen belegt, wo es seit etwa 1400 - zunächst als barlast (eigentl. wohl *barmlast, vgl. ae. bearm scipes 'Schoß des Schiffes', oder anord. barmr 'Rand' ?) - erscheint; die assimilierte Nebenform ballast, welche im Schwed. und Dän. schon im 15. Jh. erscheint, ist bald nach 1500 nach England gewandert ...".

Diese Deutung ist jedoch nicht wahrscheinlich. Nach Svensk-Hellquist I 53b ist barlast eher "bloße Last" im Gegensatz zur "Warenlast" oder - bei ursprünglich nd. Herkunft - ballast "unnütze Last".

Es hat sich auch umgangssprachlich eingeführt, wo es "etwas beschweren" bezeichnet oder im übertragenen Sinn auch bei Personen: "jemanden mit etwas stärken", "einem eine Stütze geben, damit er sich besser gegen Widerwärtigkeiten behaupten kann" (Espasa-Calpe).

Llaman al guardaropa noch ar

Das Wort noch ar ist im heutigen spanischen Wortschatz ausgestorben. Dies erschwert auch die Deutung des Zusammenhanges von Begriff und Gegenstand. Eine Verbindung von nspan. guardarropa mit dem Wort noch ar herzustellen, scheint im ersten Augenblick ziemlich schwierig. Das ist allerdings auch fast unmöglich, sofern man nur bei dem Begriff Kleiderraum bleiben will, denn es ist davon auszugehen, daß noch ar das Wort noch e zum Stamm hat. Man kann den zweiten Teil -ar zunächst als Suffix betrachten. Neben den Sammelsuffixen - al (robleal), -eda (robleda) und -era (roblera) hat das Span. noch eines auf ar: encinar, palmar, pinar, pilar (pilar heute Singular-Begriff, Entwicklung ebenso wie bei puntal s.o., pila = der Pfeiler, pilar ursprünglich Stütz-anlage aus mehreren Pfeilern, dann der einzelne Pfeiler). Demnach ist noch ar etwa mit "Ort mit viel Finsternis" zu übersetzen. Wenn man sich vorstellt, daß der Ort, wo die Kleider der Seeleute sich befanden, auch zugleich die Liegestatt der Seeleute war, dann ist das Wort noch ar ohne weiteres auch als Schlafstelle, Nachtlager zu übersetzen. Man könnte jedoch auch an einen substantivierten Infinitiv denken. Wie oben schon erwähnt wurde (S. 34), haben die Matrosen anscheinend das Wort acostarse für "sich schlafenlegen" bewußt gemieden und durch andere Wendungen ersetzt. Neben "tenerse a la banda" kann auch noch ein einfacherer Ausdruck wie noch ar bestanden haben. Die Seltenheit dieses Wortes ist dadurch verbürgt, weil es heute mit keiner Spur mehr erhalten ist (auch bei Corominas fehlt es); vielleicht ist es daraus zu erklären, daß dieses dunkle Nachtlager eine Eigenheit nur vereinzelter Schiffsgattungen war. Es konnten z.B. besonders dunkle Schlafkajüten auf Schiffen bestanden haben, die eine offene crujija hatten, von der aus man seitwärts in die einzelnen Kabinen gelangte. Diese mußten gegen Wind und Wetter besonders dicht abgeschlossen sein. An Fensterchen war bei solch einfachen Schiffen kaum zu denken. Das Wort noch ero = Art technischer Offizier (bei großen Schiffen noch er mayor), das sich bei Röding findet und nach den dortigen Ausführungen nur aus einigen Seegesetzen aus dem Mittelalter überliefert ist, hat mit diesem noch ar nichts zu tun. Das Diz. di Mar. 518 bringt als Etymon hierfür ein vlat. nauclerius und einige ähnliche Formen (1), die

1) weitere Ausführungen hierüber bei Vidos 491 - 494.

sämtlich auf ein gr. $\nu\alpha\upsilon\kappa\lambda\eta\rho\sigma$, "Schiffsherr", zurückgehen. Nach Terlingen (ebenso REW 5852) ist das span. Wort aus dem It. entlehnt worden. Nauclerius und eine Reihe von Varianten sind in den vlat. Schriften des 12. Jh. aus Genua und Venedig zu finden. Im weiteren Verlauf verbreitete sich das Wort in Italien in den Formen nocchier, nocchiere und nocchiero (Terl. zitiert 3 Stellen aus Dante). Das Dicc. de la Real Ac. 845b führt auch ein stark latinisiertes nauclero (s. v.) an. Eine wichtige Beweisstelle für die Herkunft aus dem It. ist ferner die Bemerkung Terlingens zum Wort nauchel (s. v.), nach der im Dicc. de la Real Ac., Ausgabe 1939, ausdrücklich festgestellt wird, daß das ch wie k gesprochen wird.

..... y al que rige la galera cõmitre

Auch das Wort cõmitre ist in neuerer Zeit außer Gebrauch. Immerhin ist es häufig überliefert, so daß man über seine Einzelheiten gut Bescheid weiß, und das Wort wenigstens in der literarischen Sprache eine Begriff geblieben ist. Cõmitre nannte man vor allem im Mittelalter den Kapitän, den die heutigen Spanier auf größeren Schiffen capitán, auf kleineren patrón nennen. Im Laufe der Jahrhunderte änderte sich der Funktionsbereich eines cõmitre, so daß die Bedeutung dieses Wortes immer einigen Schwankungen unterworfen war. Die ältesten, ausführlichen Berichte darüber liefert für Spanien Alfonso el Sabio in den Siete Partidas, wobei die Segunda Partida, Título XXIV, Ley IV, S. 284, unter der Überschrift: "Quáles deben seer los comitres, et cómo deben seer fechos, et qué poder han" aufschlußreich ist. Hier heißt es u. a., daß jeder Kapitän, der ein Kriegsschiff befehligte, Anwärter für den Titel cõmitre war. Sodann werden die Voraussetzungen und Umstände einer solchen Ernennung geschildert, die Rechte und Pflichten eines cõmitre, z. B. daß er vor den "sabidores de mar" ein Examen ablegen mußte, um seine Erfahrungen zu zeigen, daß er seine Kenntnisse von der Beschaffenheit der Küsten, Ströme und Winde und über alles übrige Wichtige in der Schifffahrt unter Beweis zu stellen hatte, daß ein cõmitre völlig in Rot gekleidet sein mußte, usw.

Nach Espasa-Calpe schränkte sich der Begriff cõmitre am Ausgang des Mittelalters etwas ein: ein cõmitre war nun nur noch der Kapitän des Admiralschiffes oder des Schiffes, das den Oberbefehlshaber der Flotte trug. Auch den Oberbefehlshaber selbst bezeichnete man als cõmitre. Die Ernennung erfolgte allein durch den König. Mit dem Beginn der Neuzeit hat sich der Begriff stark erweitert und verflacht. Cõmitre war nun jeder erste Offizier einer Galeere. Diese hatten den Befehl über die gesamte Besatzung und die Entscheidung über alle Angelegenheiten der technischen Leitung des Schiffes, ferner die Aufgabe des

Strafvollzugs an den Sträflingen. Er unterstand dem patrón, das war der militärische Befehlshaber des Schiffes, hatte aber noch einen höheren Offizier als Untergebenen, den man sotacómitre nannte. In Handelsschiffen führte dann auch der Handelsherr, der Besitzer des Schiffes, die Bezeichnung cómitre.

Das It. weist die Formen còmito und còmite ohne irgend einen Bedeutungsunterschied auf. Beide finden sich in der it. Seemannssprache erst im 13. Jh. (Diz. di Mar. 182a, nach Battisti-Alessio II 1029 erst im 15. Jh.). Dies ist verhältnismäßig spät; vorher nannte man die Schiffsherren patroni. Nach Alcover-Moll III 317a ist das Wort als cómit bei Jaume I., Mutaner u. a. belegt. Bei Mistral fehlt es. Obwohl es in Spanien fast gleichzeitig (Alf. el Sabio) mit den beiden it. Formen auftritt, muß span. cómitre als Lehnwort aus Italien betrachtet werden.

Im Span. existierte als Doublette zu cómitre auch die lautgesetzlich regelmäßige Form cómite. (Dicc. de la Real Ac. 308a). Für die Erklärung des "r" vermutet Terlingen 238 eine Kontamination mit dem Wort maestro. Den Ausgangspunkt für den Bedeutungswandel von lat. comes = Begleiter, zu Kapitän und zu den romanischen Formen für Graf, findet man in der Zeit des Kaisers Konstantin, wo im römischen Heere die Gepflogenheit entstand, die Führer der Truppen, die unter dem unmittelbaren Befehl des Kaisers standen, als comites zu bezeichnen (Pauly-Wissowa VII 662b).

..... y por navegar a medio viento, dicen que van a orza

Die Seemannssprache bezeichnet heute als orza den Vorgang, der dadurch ausgeführt wird, daß man das Schiff gegen den Wind stellt, d. h., daß der Bug des Schiffes in die Richtung schaut, aus der der Wind kommt (deutsch: luven).

Diese Operation ist vor allem dann von Wichtigkeit, wenn das Schiff gezwungen ist, gegen den Wind zu segeln. Im einzelnen geschieht dies damit, daß man das Schiff im Zickzack-Kurs gegen die Windrichtung steuert (deutsch: lavieren, Kluge, Seemannssprache S. 522), so daß das Schiff in Wirklichkeit immer nur schräg zur Windrichtung steht. Die fachmännischen Ausdrücke heißen (Espasa-Calpe): navegar, ir, correr a orza. Das Schiff in diese Operationsstellung bringen meter de orza, während partir de orza oder partir al puño den Beginn dieser Fahrweise bezeichnet (puño = Segelzipfel, da sich diese auf der Außenseite des Schiffes befinden, heißt partir al puño etwa: so fahren, daß der Wind an die puños schlägt, d. h., daß das Schiff seitwärts gedreht ist). Auch verschiedene Seile, die während dieser Fahrweise eine besondere Aufgabe erfüllten bzw. noch heute erfüllen, nennt man ganz einfach orzas. So z. B. die orza a popa, ein Seil, durch das man die Rahen nach Richtung Achterdeck verstärkt, oder orza de avante, das ist die orza a popa des Focksegels. Die Bedeutung Seil hat orza in sehr weitem

Maße angenommen. Auch im Diz. di Mar. 549b ist diese Bezeichnung zu finden: "orza davanti a prua: corda supplementare per condurre il carro a prua . . ." Desgleichen schreibt Jal 1098 unter dem Wort orza: "cordage ou palan simple attaché comme un bras au car de l' antenne . . ." und Røding s. v.: "Orza (en la galera) "A running rope in the rigging of gallies an other latin-sails, the use of it is to haul a-weather the lower part of a latin yard, similar to the mizen bowlines."

Von hier aus ist das Wort orza schon zu der Bedeutung Haltevorrichtung, Stabilisationsanlage herübergeglitten. Es gibt nämlich auch eine orza de quilla, oder zumeist ebenfalls bloß orza genannt, eine Anlage, die in einer Art Kiel bei der Fahrt die Abweichung der Bugrichtung von der Fahrtrichtung vermindern soll. Sie besteht aus einem großen Brett, das man bei ungünstigen Fahrtbedingungen ins Wasser hinabläßt, eine übliche Vorrichtung, besonders bei kleinen Schiffen wie Yachten und Regattabooten (Espasa-Calpe).

Das deutsche Wort für orza ist "Luv". Navegar a orza, wofür das Verbum orzar geschaffen wurde, heißt auf deutsch "Juven"; auch das Engl. und Frz. haben dafür das germ. Wort to luff (1) bzw. lover (2). Aber andererseits hat das It. wieder orza und orzare. Man kann also mit einer romanischen Wurzel in diesem Worte rechnen. Corominas ist sich über die Abkunft nicht im klaren. Seine Vermutungen erstrecken sich auf die Pluralform von dorsum, dorsa. Als Hinweis dafür wird eine Stelle aus dem Katalanen Ramón Vidal de Besalú (um 1200) angeführt, ad orsa, das einem lat. navigare ad dorsa entsprechen würde. Aber das "r" in orsa hätte sich nur im Prov. erhalten. Als weitere Möglichkeit wird eine germ. Abkunft vorgeschlagen. Bereits ein Schreiber aus dem 16. Jh. namens Conflans (3) stellte fest, daß im Mittelmeerraum sich viele nordische Fachausdrücke eingebürgert haben. Neben den Wörtern hune, gabye, fallot und fanal führe er auch bort und l'orce an. Diez 229 und REW 5178 mit Vorbehalt, sprechen sich für ein mndl. lurts = links aus. Corominas zieht ein ahd. lurz, lertz oder lerk in Erwägung und Terlingen 260 beruft sich hierfür auf Wolfram von Eschenbach. G. Baist vertritt in den Romanischen Forschungen 1883, I 114 das auch von Diez schon als möglich hingestellte lat. Grundwort urceus = Krug, Tiegel. Corominas versucht hier anzuschließen, möchte aber den urceus als Faß verstanden haben, das man als Ausgleich des Gewichtes gebraucht, oder ausgehend von der Vorrichtung der orza de deriva (ausführliche Beschreibung davon bei Jal 1340b s. v. semelle) von dem Deckel eines Fasses, den er mit dieser Vorrichtung vergleicht.

1) Flügel-Schmidt-Tanger 426c.

2) Dict. de l' Ac. Fr. 135a.

3) s. S. 88

Das Etymon lat. *urceus* = Topf stützt sich offenbar auf den Gebrauch des Ausdrucks *a orza* für alle Gegenstände, denen man Attribute zuweisen kann, wie etwa "verdreht", "schief" und ähnliches (Dicc. de la Real Ac. 881c: *a orza* = "por semejanza se dice de las cosas que están torcidas o ladeadas"). Bei Espasa-Calpe ist darauf hingewiesen, daß diese Eigenschaftsbezeichnung dadurch entstanden ist, weil Schiffe während solchen Manövrierens in einem sehr unsteten Kurs verfahren. Sie stampfen und schlingern und gleichen dabei mehr einem hilflosen Wrack als einem Schiff, das eine feste Fahrtrichtung verfolgt. Zum Genuswechsel von *urceus* zu *orza* nimmt García de Diego in seiner *Contribución al Diccionario Hispánico Etimológico* 618, Madrid 1943, wie folgt Stellung: "Meyer-Lüb. no conoce el derivado directo español en esta palabra. Es este *orç* 'cazo' (= Stiepfanne, Leimtopf) aducido por Serrano. El cast. *orza* es una forma secundaria de *orço*, amoldado al tipo de olla." Corominas betrachtet als die beste Lösung eine Ableitung von *orzar*, "das Schiff gegen den Wind stellen", aus vlat. *ortiare*, "aufheben" (*ortus*, P. P. von *oriri*). Für die semantische Erklärung stützt er sich auf den Seemannsausdruck "alzar el timón", das im Span. "das Steuer nach Richtung Wind stellen", also soviel wie *orzar* bedeute. Der frz. synonyme Ausdruck "haut la barre" leistet ihm dabei gute Dienste. Auch Jal 831b s. v. *holabar*, bringt ein Beispiel dafür, indem er das frz. "haut la barre" als den Befehl für die Ausführung des Luvens angibt.

Vittore Pisani VI 105-6 berichtet zunächst die Definitionen *orza* = "Seil am linken Ende der Segelstange; linke Seite des Schiffes" (so auch REW 5178) in "Seil, mit dem man auf der Seite, von der der Wind herkommt, die Rahe steuert; Seite, von der der Wind herkommt" (unter besonderer Berufung auf Guglielmotti) und schlägt dann als Etymon ein gr. *ὀρθίας* = Schiffsmast vor, das die unvollkommene Wiedergabe des Wortes *ὀρθίαξ-ακος* = der untere Teil eines Mastes darstellt. Er geht von der Überlegung aus, daß der Name des Mastes auf die Segel übergegangen ist. Der Einwand Corominas gegen dieses Etymon kann nicht überzeugen. Er stützt sich in der Hauptsache auf die Annahme, daß *orza* nie ein Segel, sondern nur ein Seil bezeichnete, das aber nicht zum Hochziehen von Segeln gedient habe, sondern zur Steuerung der Rahen. Die Annahme, daß *orza* nie ein Segel bezeichnete, wird durch die Bedeutungserweiterung Mast - Segel, wie z. B. bei *mezana* und *trinquete* beobachtet werden konnte, sehr in Frage gestellt (s. S. 41). Der Weg über *orza* = Segel ist aber nicht unbedingt notwendig. Aus dem alten *orza* = Mast, kann ein davon gebildetes *cabo de orza* "Mastseil" vor allem zur Bezeichnung derjenigen Seile gebraucht worden sein, mit welchen man das Lavieren ausführte (Steuerung der Rahen, wie auch Corominas meint, heute heißen solche Seile *escotas*, s. S. 50). Damit begann man in dem Ausdruck *cabo de orza* unter dem Wort *orza* nicht

mehr den Mast - orza konnte sich neben den einheimischen Wörtern nicht durchsetzen - sondern das Luvén zu verstehen.

Wegen des stimmhaften z meint Pisani, es könne durch volksetymologische Anlehnung an orzo (< hordeum) entstanden sein, oder eher noch auf Grund einer vlat. Wandlung des orthia zu *ordia, durch den Einfluß eines Wortes, das im Gebrauch in enger Verbindung mit orza stehen mußte, podia (heute it. poggia)(1) = Leitseil der Rahen auf der entgegengesetzten Seite, von der der Wind kommt.

Als weitere Ableitung für orza ist noch das Wort orzada anzuführen, das gemäß seinem Suffix -ada die Summe, das Endprodukt einer Handlung darstellt (llegada, arribada, u. a.). Besonders in stehenden Wendungen (Espasa-Calpe) wie sondar sobre una orzada = sondieren, ohne die Fahrt des Schiffes vollkommen einzustellen, sondern lediglich dadurch verringern, daß man eine orzada ausführt, d. h. also, das Schiff um sich selbst drehen läßt, bis die Segeln zu flattern beginnen; llega la orzada a tal rumbo: nach der Prüfung, die man mit dem Schiff angestellt hat, ist die orzada unter diesem oder jenem Winkel durchführbar. Dieses Prüfungsergebnis ist wichtig für die Bestimmung der Eigenschaften eines Segelschiffes. Rebasar la orzada (rebasar mit b, Espasa-Calpe weist eigens darauf hin, daß es eine Zusammensetzung von re + la base ist, mit der Bedeutung hervortragen, hervorstehen; die gleiche Wendung mit reparar sei fehlerhaft; so werde es auch immer in der Seemannssprache gebraucht). Der Ausdruck bezeichnet den Vorgang, den man ausführt, um einen Zusammenstoß mit einem im Wasser schwimmenden Gegenstand, der dem Kurs des Schiffes im Wege steht, dadurch zu vermeiden, daß man das Schiff eine Schwenkung machen läßt, also z. B. la orzada rabasa un peñón. Tener en la orzada oder reparar la orzada (in diesem Fall mit p, orzada ist hier im Gegensatz zur letzten Wendung als Objekt gebraucht) z. B. está teniendo en la orzada, está reparando la orzada = er hält das Schiff mit dem Steuerruder in einer drehenden Bewegung.

A do se prenden las velas llaman antena

Antonio de Guevara gebraucht mit dem Wort antena eine Form, die heute als veraltet gilt. Im Nsp. sagt man dafür allgemein entena. Das alte Wort antena, aus dem lat. antenna oder antemna = Segelstange, Rahe, hat sich im Nsp. wohl auch erhalten, aber es lebt hier nur noch als Gelehrtenwort; in der Zoologie für "Fühlhorn", "Fühler", in der Technik bezeichnet es, wie in allen anderen europäischen Sprachen die Radioantenne (antena aérea, antena libre

1) Abbild bei Vidos, Anhang XIX Fig. 35.

= Hochantenne, antena de cuadro = Rahmenantenne, antena exterior = Außenantenne, antena interior = Zimmerantenne) (1). Dies geschah in Anlehnung an das Lat., aber auch wahrscheinlich unter dem Druck der übrigen europäischen Sprachen, die von Anfang an nur die Form mit "a" hatten. Die ersten Belege zeigen auch noch die alte Form antena und finden sich nach Corominas bei García de Clavijo, 1406-12, und im Cancionero de Baena. Die eigentliche Bedeutung dieses Wortes "Segelstange", "Rahe", hat antena also überall verloren.

Sowohl lat. antenna als auch antemna hätte im Kast. antena ergeben müssen. Nur im Kat. ist ein antena lautgesetzlich. Es findet sich dort bereits im 13. Jh. bei Jaime I. und Raimundo Lulio. Auch im Galiz.-Port. ist diese Entwicklung normal. Das kast. antena kann also von beiden übernommen sein. Erst später macht sich bei der ersten Silbe des Wortes ein starker Einfluß der Präposition "en" bemerkbar, das hier wohl als Präfix empfunden wurde, so daß neben dem eigentlichen Wort antena die Nebenform entena entstand. Diese Form bringt nach Corominas bereits Cervantes im Amante Liberal und Jáurequi in der Farsalia. Die alte Bedeutung "Segelstange" trägt heute nur noch die Form entena; aber selbst diese mit Einschränkung. Es ist vorzüglich die Segelstange für das lat. Segel, d. h. für das trapezförmige Segel. Die Stangen sind somit nicht wie die Rahen, waagrecht an den Mast befestigt, Segelstangen, die nur rechteckige Segel tragen, sondern sie sind an einem Ende fest an den Mast gebunden, so daß eine solche entena gleich einem Ast aus dem Baumstamm, in diesem Falle aus dem Mast, ragt. Die untere entena hat dabei meist eine waagrechte Stellung, während die obere mehr oder weniger schräg nach oben steht. Zuweilen sind solche entenas sehr lang, vor allem die untere. Sie werden deshalb aus zwei Stücken zusammengesetzt, wobei man den einen Teil car (2) nennt (die dickere, also am Mast befestigte Hälfte) und den anderen pena (3) (die dünnere und äußere Hälfte der entena). Das Zusammensetzen erfolgt durch eine besondere Bindung aus Seilen, die inginia heißt. Diese Verfahrensweise hat den Vorteil, daß man die entena in ihrer Länge verändern kann und damit auch die Angriffsfläche des Windes am Segel (Espasa-Calpe).

Der Begriff entena ist jedoch nicht ganz einheitlich. In Erweiterung nennt man auf kleinen Segelschiffen auch alle übrigen Segelstangen so, wenn sie nicht gerade zu dem Begriff der verga, der Rahe passen. Ein Segel nach lateinischem Stil bildete auch bei großen mehrmastigen Segelschiffen als letztes in der popa den Abschluß. Man nannte es cangreja (= Krebs, nach dem komplizierten Gestänge; den oberen Teil betrachtete man als den vorderen Teil, den Mund des

1) Slaby-Grossmann 45b.

2) nach Corominas aus kat. car, id., und dieses aus gr. *καρ* *κολο*ν, id.

3) nach Corominas s. v. pena aus kat. pena, id., und dieses aus lat. pinna = Feder.

Krebses, so hieß z. B. das oberste Seil *driza de boca*). Diese Mastanlage war von so großer Wichtigkeit, daß jede einzelne Stange und jedes einzelne Seil seinen besonderen Namen hatte. Obwohl die Spezialbezeichnungen für die Teile dieses einzigen lateinischen Segels auf einem großen Segelschiff die allgemeine Bezeichnung *entena* für Segelstangen verdrängt haben, hat sich das Wort *entena* auch hier dennoch erhalten. Man nannte nämlich *entena* die Rahe des *mesana*-Segels (*vela mezana* s. o.). Der mehrmals überlieferte Ausdruck *entena en batalla* ist in seinen Einzelheiten unverständlich. Man kann bloß so viel erkennen, daß er bei den Seeräubern ein Segel für den Angriff bezeichnet haben muß (*Espasa-Calpe*).

Für die Wandlung des "a" in der ersten Silbe zu "e" läßt sich noch anführen, daß die zweite Silbe ebenfalls ein "e" aufweist, das den Hauptton trägt. Man kann also auch an eine Assimilation denken; daß der Hauptton in diesem Falle gar nicht unbedingt notwendig ist, beweist z. B. das Wort *entenado* = Stiefsohn, wo er auf dem "a" liegt und die zweite Silbe, die hier ebenfalls eine Assimilation des ursprünglichen "a" (ante) zu "e" bewirkte, sogar in tonloser Stellung steht. Die Form *antena* mit "a" war in der Bedeutung Segelstange, wohl auf Grund der lat. Stütze, ebenfalls immer neben ihrer allerdings viel häufigeren Doublette *entena* zu finden (Röding s. v. *antena* macht zwischen beiden Formen keinen Unterschied).

..... y a la maroma con que la suben llaman candaliza

Die Bedeutung von *candaliza* erstreckt sich in der Hauptsache auf ein Seil, das man zum Festmachen oder Aufziehen von Gegenständen gebraucht. So heißt z. B. *candaliza* ein starkes Seil, das über eine Blockrolle von den Hauptmasten herabgelassen wird. Am Ende dieses Seiles ist ein starker Eisenring befestigt, in den die zu hebenden Gegenstände eingehakt und so vom Ufer an Bord oder umgekehrt transportiert werden, oder auch Ladungsverschiebungen an Deck des Schiffes selbst vorgenommen werden. Desgleichen bezeichnet man als *candaliza* die Seile, mit denen man durch Blockrollen, die an die Rahen befestigt sind, von unten aus die Segel leitet. Im besonderen waren dies wieder die Seile an den großen HauptsegeIn wie den *mesanas* und den *cangrejas* (s. o.). Heute, wo diese Bedeutungen von *candaliza* praktisch keine Existenzmöglichkeiten mehr haben, versteht man unter *candaliza* ganz allgemein jedes Seil, das zum Führen von Segeln, große oder kleine, dient; (Röding gibt für dieses Wort bereits eine Menge von Bedeutungen an: Tau für einfache Hebevorrichtungen, Jollentau, Geitau, Rettungsleine, Takelwerk u. a.). Auch stellt er gleichberechtigt neben *candaliza* eine Doublette *candeliza*. Corominas erklärt s. v. *candela* den Ur-

sprung des Wortes *candaliza* aus *candela* = Kerze, durch den Vergleich mit der vertikalen Lage des Seiles und unter Hinweis auf den Ausdruck *estar en candela* "estar (un mástil etc.) en posición vertical". Im *Diz. di Mar.* 129 wird neben dem it. *candalizza* ein gleichbedeutendes *candeletta* und ein *candeluzza* (mit Suffixtausch) aufgeführt. Das Wort sei als *candalizza* seit dem 16. Jh. und als *candelizza* seit 1715 belegt. Das sind ausgesprochene Späterscheinungen. Als Ursprung wird Spanien angegeben; für *candeletta* Einfluß aus dem frz. Sprachgebiet. Sachs-Villatte, *Enzykl. Wb.*, Berlin 1911, bringt s. v. *candelette* die Bedeutung Vor- (Seiten)-Focktakel. Hatzfeld-Darmsteter, *Dicc. Gén. de la Langue Française*, Paris 1895-1900, führt *candelette* (s. v.) auf ein neuprov. *candeletto* zurück. Bei Mistral ist ein *candeletto* jedoch nicht enthalten. Auch bei Wartburg s. v. *candela* fehlt diese oder eine ähnliche Form in dieser Bedeutung. Es ist dort nur ein lang. *candeiá* "dresser, mettre debout" zu finden, das zur Stärkung der Semantik, so wie sie Corominas darlegt, einen guten Beitrag leistet.

Das Suffix -izo, -iza entspricht dem lat. -icius, -icia, und ist z. B. auch an Wörtern wie *hechizo* (künstlich, falsch), *postizo* (falsch, nachgemacht), *plegadizo* (zusammenlegbar), *colgadizo* (aufgehängt, Hänge=), *mestizo* (zwittergeschlechtig) u. a. zu finden. Als ursprüngliche Adjektive wurden sie teilweise zu Substantiven. So geschah es auch mit dem Wort *candaliza*: zuerst *cuerda*, *soga candaliza* = das senkrecht hochgespannte Seil, dann wurde *candaliza* in der elliptischen Form nur noch allein gebraucht.

A lo que llamamos remar dicen ellos bogar

Das Problem der Abstammung dieses Wortes wurde schon oft behandelt, jedoch immer ohne befriedigende Lösung. Diez 344 wies als erster in diesem Zusammenhang auf das deutsche Wort *wogen* hin. Theodor Braune schloß sich ihm an. In den Neuen Beiträgen zur Kenntnis einiger romanischer Wörter dt. Herkunft, (*Zeitschrift für Romanische Philologie*, herausgeg. von Gustav Gröber, Bd. 22, 1898) behandelt Theodor Braune das frz. *vague* und geht am Schluß dieser Betrachtung auch auf *bogar* ein. In den meisten etymologischen Wörterbüchern wird dieser Artikel über *bogar* als der maßgebliche zitiert: "Vague wird von Diez auf das ahd. *vâc*, got. *vêgs*, mnd. *waghe*, von Mackel auf ndfränk. oder an. *våg* - (an. *vagr*, as. *wag*, ags. *voeg*) zurückgeleitet. Ebenso wie Diez auch mnd. *waghe* anführte, so bemerkt auch Mackel S. 184 fragend: an. *våg* (oder mnd. *waghe*?) - fr. *vague*. Und doch kann es wohl keinem Zweifel unterliegen, daß das fem. *vague* auch von einer fem. germ. Bildung stammt, wie sie im mnd. *woeghe* (nicht *waghe*! oe = ahd. *â*) *gurges*, *fluctus*, *unda*, und

mit kurzem a im mnd. wage, waghe, ostfries. wage, wagge (neben wag) das bewegte, wogende Wasser = ahd. waga, mhd. wage, allerdings nur in der Bedeutung Bewegung vorliegt. Zum altfr. vaguer (bei Littré erst aus dem 16. Jh. belegt) stimmt genau das mndl. woeghen, mnd. wagen sich bewegen, schwanken, wogen, wandern, gehen = ahd. wagôn, mhd. wagen, wogen, in Bewegung sein, schwanken, sich wiegen. Auf wagôn führt Diez auch das it. vogare, span. bogar, port. vogar, fr. voguer (bei Littré 16. Jh.) durch Ruder getrieben, fortschwimmen, zurück und verweist hinsichtlich des Wechsels im Vokal auf unser nhd. wogen. Daß diese Nebenform schon älter ist wie man meint, dafür spricht der Umstand, daß z.B. Luther schon der wog und die woge gebraucht. Wir werden deshalb auch vogare, etc. nicht auf wagôn, sondern auf ein älteres wogen (Mackel setzt dieses Wort als mhd. an) zurückführen dürfen." Soweit Theodor Braune.

Corominas stellt diesem Artikel nicht weniger als 7 Punkte entgegen, die bis zur endgültigen Glaubwürdigkeit dieser Annahme erst erfüllt werden müßten. Auch er bemerkt wie Gamillscheg Wb. 895a, daß das Wort wogen verhältnismäßig jung ist und auf keinen Fall vor dem 16. Jh. anzusetzen ist. Vorher habe das Wort wagen geheißen. Desgleichen könne man nur schwer einsehen, daß ein hochdeutsches Wort aus dem Innern des Kontinents zum Fachausdruck des Seewesens wurde. Ferner gibt es in Unteritalien Entsprechungen mit einem stimmlosen k-Laut (vucari auf Sizilien, vocari in Kalabrien und vucare im Neapolitanischen, Battisti-Alessio V 4079). Als besonders auffällig, so führt Corominas weiter aus, müsse man die Tatsache betrachten, daß das Wort bogar in allen romanischen Sprachen in den alten Texten auch transitiv gebraucht wird: it. vogare il remo, frz. voguer les rames, la galère, kat. vogar lo rem. Für das Kast. zeugen nach Corominas Santillana, Cervantes und Suárez de Figueroa: bogar las fustas, el buque, las nubes, el remo. Die ersten Belege des Wortes bogar liefern für das It. Dante und Boccaccio, für das Span. das Alexanderlied und der Cancionero de Baena. Die Ableitung bogador erscheint bereits in der Crónica de Enrique II. von López de Ayala und boga (der Vorgang des Ruderns) im Cancionero de Stuniga, Mitte des 15. Jh.

Nach Battisti-Alessio V 4079 ist auch im mittellat. Schrifttum Oberitaliens vogator aus dem Jahre 1248, boga = Ruder (als Analogiebildung remo-remare) aus 1267 belegt. Ein vogatium: "praestatio ab iis qui super fluvium navigant exsolvenda" führt Du Cange VIII 373 an.

Terlingen 223 enthält sich jeder Diskussion über die Etymologie. Er schreibt lediglich, daß Jal 1550 und R.J. Cuervo, Dicc. de construcción y régimen de la lengua castellana, Paris 1893, für dieses Wort als Ausgang Italien an-gaben.

Battisti-Alessio V 4079 und Migliorini-Duro, Prontuario Etimologico della

Lingua Italiana, Turin 1950, S. 621, denken an lat. *vocare*. Migliorini: propriamente "dar la voce ai rematori". Battisti-Alessio verweist weiter auf das gr. $\kappa\epsilon\lambda\epsilon\upsilon\epsilon\upsilon$ = schreien, rufen, befehlen, den Rudertakt schlagen. Der $\kappa\epsilon\lambda\epsilon\upsilon\sigma\tau\eta\varsigma$ war der Rudermeister, Galeerenvogt, er gab das $\kappa\epsilon\lambda\epsilon\upsilon\sigma\mu\alpha$, den Taktschlag. Dieser letzte Ausdruck könne übersetzt worden sein mit *vocatio*, worauf vielleicht das mlat. *vogatium* zu beziehen ist.

Er versucht nun auch das Problem zu lösen, das *voguer* im Frz. stellt. Da frz. *voguer* häufig gleichfalls schon im 13. Jh. belegt ist (Godefroy VIII 278 u. X, Complément, 864), erscheint die Herkunft vom dt. wogen auch hier sehr fraglich. Er nimmt an, daß es aus dem It. übernommen wurde. Auch Bloch-Wartb. 645 weist auf die Schwierigkeit hin: "mais celui-ci (wogen) est récent, et il n'y a pas d'autres formes anciennes pour expliquer les formes romanes". Das später von Antonio de Guevara angeführte Wort *bogavante* sei gleich hier mit behandelt.

Al primer remero llaman bogavante

Bogavante = der erste Ruderer auf der Galeere, stammt entweder aus dem it. *vogavante* oder dem kat. *vogavant*. Wahrscheinlich wurde dieses Wort aus dem Kat. ins It. eingeführt, denn wenn es in Italien bodenständig entwickelt worden wäre, hätte es wohl *vogavanti* ergeben müssen. Es erscheint hier auch erst im Jahre 1565 in einer Übersetzung aus dem Span. (Vidos 608-10).

Auch eine Langustenart nahm diesen Namen an. Sicher bekam sie ihn wegen der eigentümlichen Ruderweise mit den vorderen Scheren. *Boga* = ein Fisch, hat mit dem hier besprochenen *boga* nichts zu tun und geht auf ein lat. *bocas*, dasselbe, zurück (Dicc. de la Real Ac. 175c). Über der Etymologienfrage sei auch nicht die Rolle des Wortes *boga* in der Gegenwart vergessen.

boga arrancada: Betätigung aller Ruder gleichzeitig mit Hast, Kraftanstrengung.

boga larga: Vorantreiben des Schiffes mit weit ausholenden Ruderschlägen.

boga picada: (veraltet) schnelles Rudern und in hastigen Zügen.

boga ranchera: (veraltet) Rudern, ohne den Takt einzuhalten.

A boga lenta: langsam rudern.

Umgangssprachlich ist sehr gebräuchlich der Ausdruck "*estar en boga*" = sich großer Beliebtheit erfreuen (dazu vor allem auch das frz. *être en vogue*). In dieser Bedeutung findet sich aber auch *boga allein*: Beliebtheit, Ruhm: Ah! pasó ya la boga y la importancia de tales lizas (P. A. Alarcón) no obstante la boga que por algún tiempo logró el Macías (Manuel Cañete).

bogar a cuarteles oder por cuarteladas: abwechselungsweise mit verschiedenen Gruppen rudern.

bogar al remo: (veraltet) rudern.

bogar en seco: mit den Rudern auf Grund stoßen.

Der transitive Gebrauch von bogar in der Wendung bogar los remos drang auch in die Umgangssprache ein: bogar su remo = mitsprechen können, in Konkurrenz treten können:

Prueba el queso que es extremo

El de Pinto no le iguala

Pues la aceituna no es mala

Bien puede bogar su remo.

(Baltasar de Alcázar, angeführte Zitate aus

Elfas Zero I 392a)

Mandan que a la despensa no la llamen sino pañol

Als pañol bezeichnet man auf dem Schiff nicht nur den Raum, wo der Proviant gelagert ist, sondern jede der vielen abgeschlossenen Räumlichkeiten, die für die Aufnahme der verschiedensten Gegenstände bestimmt sind, so z. B. der Munition, der Lebensmittel, der Waffen usw. Ihre Namen bekommen diese einzelnen Kabinen meist nach der Dienstgradbezeichnung des Offiziers, der für ihre Instandhaltung verantwortlich ist: pañol del contraestre, pañol del condestable, pañol del torpedista, pañol del maquinista usw. Sie werden aber auch nach ihrem Inhalt benannt: pañol de luces, de velas, de jarcia (Takelwerk), de víveres, de municiones usw. (Espasa-Cálpe). Seit der Zeit der Feuerwaffen mußte man für die pañoles, in denen das Pulver gelagert ist, besondere Vorsichtsmaßnahmen treffen. Von großer Wichtigkeit war dies bei den Schiffen mit Dampfmaschinen. Hier wurden sie möglichst weit von den Heizanlagen oder dem Kessel und seinen Rohrleitungen gehalten oder dementsprechend isoliert, damit das Pulver sich nicht entzündete. Die Temperatur mußte immer innerhalb bestimmter Grenzen bleiben, so daß man gezwungen war, diese pañoles mit kostspieligen Installationen auszustatten. Die einzelnen pañoles sind in neuester Zeit dicht gegeneinander abgeschlossen, sie teilen den gesamten Schiffsrumpf in viele kleine Zellen, so daß im Falle einer Beschädigung von außen sich nur eine oder einige wenige dieser pañoles mit Wasser füllen und das Schiff auf alle Fälle vom Sinken bewahrt bleibt. Ihre besonders verstärkten Wände nennt man mamparos (1) (dt. = Schotten). Die Schottentüren schließen sich selbständig oder nach Auslö-

1) Im Dicc. de la Real Ac. 771a wird mamparo zurückgeführt auf manu parare, "detener con la mano", bei Corominas fehlt es.

sen einer Schließvorrichtung. Das sind jedoch Errungenschaften aus unserer jüngsten Gegenwart.

Zur Zeit Antonios de Guevara dachte man noch nicht an solcherlei Dinge. Damals waren lediglich die Vorsichtsmaßnahmen gegen einen evtl. Feuersausbruch wichtig. Diese Kojen mußten schnell unter Wasser gesetzt werden können, und für die Pulverkojen war es Vorschrift, daß der Zugang nicht von oben durch die escotera erfolgte, sondern durch eine kleine Tür in der Seitenwand. Dies sollte verhindern, daß Gegenstände unversehens von außen hineinfallen konnten. Den Maat oder Matrosen, der mit der Verwaltung eines pañol beauftragt ist, nennt man pañolero. Espasa-Calpe führt pañol auf das Wort pañol, was das gleiche bedeutet, zurück und dieses wiederum auf das lat. pñus 4, pñum = Lebensmittel, Speise. Damit mußte pañol seinen Ausgang als Speisekammer gehabt haben, was durch die Aussage Antonios de Guevara auch tatsächlich bekräftigt wird. Andernteils erheben sich gegen die Wandlung von "e" zu "a" Bedenken. Corominas weist auf ein kat. pallol = Bretterboden, Bohlenbelag eines Schiffsbodens, hin. Im engeren Sinne "Bretterboden der Proviantkammer im Schiff", dann auch die Proviantkammer selbst. Die anderen Entsprechungen lauten: prov. paiou, it. pagliolo, port. paiol. Als Etymon ließe sich palliolum, Diminutiv zu pallium = Bettuch denken. Es müßte also ursprünglich "Liegestatt" geheißen haben. Das kat. pallol findet sich nach Corominas bereits im 13. Jh., das kast. pañol seit E. de Salazar (um 1573), was hier durch die Stelle bei Antonio de Guevara auf 1549 berichtet werden kann. REW 6161 will von palea = Stroh ausgehen, mit der Annahme, daß der Boden dieses Schiffsraumes mit Stroh ausgelegt war (1).

Auch für it. pagliuolo verweist das Diz. di Mar. 560b auf das altgen. paggio = Backsteinpflaster, das sich gewöhnlich vor den Ladenschwellen befand. Der Name komme wahrscheinlich von dem alten Brauch, daß man dort Laub oder Stroh ausgebreitet hatte. So konnten auch die pagliuoli ursprünglich mit Stroh ausgelegt gewesen sein. Wie dem auch sei, die span. Form pañol hat keines von beiden ganz lautgetreu übernommen, sondern das Wort selbständig weiter entwickelt, was vielleicht durch den Einfluß von lat. pannus = Kleider, Tuchfetzen, geschah. Die Entstehung des Wortes pañol wäre dann auf jeden Fall in die Zeit zurückzuverlegen, als die pañoles für nichts weiter benutzt wurden als für Schlafräume und Räume, in denen die Segel verstaut waren. (Röding s. v. paño de navío = Segeltuch oder Segel, el navío va con mucho paño = das Schiff fährt mit vielen Segeln). Solche Segeltuchkojen führte Antonio de Guevara schon oben an (S. 25). Er nannte sie dort cuarteles (y a donde van guardadas las velas llaman cuarteles). Das Wort cuartel scheint schon entsprechend seiner Ent-

1) ebenso Vidos 501-3.

stehung mehr aus der architektonisch-militärischen Fachsprache zu stammen, während der Ursprung des Wortes pañol sich gut aus der Sprache der Seeleute denken ließe.

Schwieriger ist jedoch die Deutung des Suffixes -ol. Es ist ein Eigenschafts-suffix, das in der Regel nur Personen zukommt (español, guifol usw.). Auf den alten Schiffen findet man auch noch ein anderes Wort mit -ol: tercerol = der hintere Ruderer (S. 78). Eine Person mit dem Namen oder der Amtsbezeichnung pañol als Ausgangspunkt für den Begriff Koje ist schwer vorstellbar. Es müßte denn sein, daß man den Segelverwalter, oder den Verantwortlichen für eine solche Koje pañol nannte, so daß der Name auf die Koje übergegangen wäre. Das Suffix -ol braucht dabei gar nicht so sehr gestört zu haben, denn die Beispiele für dieses Suffix sind in der span. Sprache so spärlich, daß seine Bedeutung sich nicht unbedingt nach einer strengen Linie zu richten brauchte. Vielleicht ist es überhaupt nicht mehr als Suffix empfunden worden. Eine andere Vermutung drängt sich auf bei der Betrachtung des Wortes panoja = Maiskolben, Büschel. Es geht zurück auf ein lat. panucula (REW 6209) = Rispe, dichter Blütenstand, und dieses wieder auf ein sehr spätes panūs = Ähre (1). Panoja, dazu noch die alte Form panocha (Espasa-Calpe), bezeichnet aber nicht nur den Mais allein, wenn auch heute vornehmlich, sondern auch Hirse und jede Art von Trockenfrüchten. Ferner bezeichnet es Bündel von kleinen Fischen, die in diesem Zustand geröstet werden, sowie alle Getreidearten, deren Körner um einen gemeinsamen Blütenstil gelagert sind, wie z. B. bei der Quecke oder beim Hafer. Panochos nennen die Spanier auch alle Einwohner der Huerta de Murcia. Das kommt daher, daß diese Gegend das Hauptmaisgebiet Spaniens ist. Auch als Adjektiv gebraucht man es und bezeichnet damit alles, was zu dieser Gegend Beziehung hat, z. B. una frase panocha, un cancionero pancho, man spricht auch von einer literatura panocha.

Wenn man pañol mit diesem panocha in Verbindung bringen will, dann dient als wichtiges Bindeglied das Wort panol, das als Doublette ohne Palatalisierung des "n" besteht. Das grundlegende Ausgangswort für beide Formen panocha und pañol müßte in diesem Falle das splat. panus = Brot sein. Von hier aus wäre dann im Span. einerseits über panucula ein panocha, panoja entstanden, andererseits über *paneolu ein pañol (das span. ñ entstand entweder aus der Doppelkonsonanz: lat. pannu > span. paño oder wenn einem "n" ein Hiattvokal folgte: lat. seniore > span. señor). Daß in diesen Formen das Grundwort panis wachgeblieben ist, beweisen Bedeutungen von panocha, der archaischen Form von panoja, wie "ein Kuchen aus Mais und Käse" in Costarica oder

1) Forcellini, Lex. Totius Latinitatis, Padua 1940, s. v. panula.

"eine besondere Kuchenart" auf den Philippinen (Espasa-Calpe). Zu guterletzt wäre dafür auch noch der Satz des Antonio de Guevara ins Feld zu führen: mandan que a la despensa no llamen sino pañol.

..... y que los remeros de popa se nombren espaldares

Das cl. lat. *spatha* = Schwert, Weberblatt, hat sich in der Diminutivform *spatula* in den Vulgärsprachen aller lat. Länder fortgesetzt. Das it. *spalla* und das frz. *épaule* sind in ihren Heimatländern mit all den Ableitungen und Redewendungen beliebte und viel gebrauchte Wörter. So auch das span. *espalda*. *Respaldar* und *respaldo* bezeichnen die Rückenlehne jeder beliebigen Sitzgelegenheit. Desgleichen die Rückseite eines Schriftstückes oder das auf dieser Seite Geschriebene. *Espaldilla* nennt man in der Anatomie das Schulterblatt. Besonderer Verbreitung erfreut sich das Wort *espalda* in den Bereichen der Fachsprache. Da findet es sich z. B. mit dem Augmentativsuffix -on in der Form *espaldón*, das der Marqués de Santa Cruz in seinen *Reflexiones militares* (die Stelle ist bei Espasa-Calpe s. v. *espaldón* zitiert) etwa mit der Bedeutung Schutzanlage für die Kavallerie verwendet. Heute bezeichnet es ganz allgemein jede Art von aufgehäufter Erde oder sonstiger Masse, die man dazu benützt, Kampfanlagen gegen feindliches Feuer, im besonderen von der Seite und von rückwärts, zu schützen. Übrigens gebrauchte man früher statt *espaldón* auch das nomen simplex *espalda* (Espasa-Calpe).

Das einfache Wort *espalda* wurde immer und wird heute noch häufig im übertragenen Sinn gebraucht. So findet es sich z. B. bei den Klassikern des 16. Jh. in der Bedeutung Nachhut, und die Wendung hacer espalda bezeichnet nicht nur die Tätigkeit des Beschützens des letzten Teiles eines Heereszuges vor möglichen Überfällen, sondern hier wird *espalda* sogar zum Abstraktum: den Kämpfenden während der Schlacht Begeisterung, Mut einflößen. Espasa-Calpe verweist auf entsprechende Stellen (1). Heute lebt nur noch das Konkretum dieser Bedeutung weiter, also = Schutztruppe für die Nachhut: Llevar espaldas de arcabucería. Beim Schiffbau hatte das Wort *espaldón* wieder eine etwas gesonderte Bedeutung. Sie nahm ihren Ausgangspunkt weniger im "Rückenschutz", als vielmehr in der Bedeutung "Rückenstütze" *Espaldón* bezeichnet dort eine Art *cuaderna*,

1) z. B. bei Coloma in seiner *Guerra de Flandes*, *Las Guerras de los Estados Baxos desde el año de MDLXXXVIII hasta el de MDXCIX*. Recopiladas por D. Carlos Coloma, Caballero del Abito de Santiago, A Don Diego de Ibarra, Caballero del Abito de Santiago Antwerpen, 1624, Buch V, S. 158 "... sacó en amaneziendo el rey de Navarra un escuadrón de 3000 infantes y holandeses y, haciéndoles espaldas con toda su infantería y cavallería, les mandó que acometiesen el seto (= Zaun) o trincherón" oder bei Mendoza in seiner *Guerra de*

also Schiffsspannte. Aber nicht Spannte im üblichen Sinn, sondern eher Verstrebungsbalken zur Stabilisierung des Bugs. Es sind dies besondere Stützbalken, die von der letzten vorderen cuaderna bis zur roda (s. o.) eingesetzt sind und für die Festigkeit der ganzen proa das Rückgrat bilden. Espaldar ist ein Schwammwort und enthält so ziemlich alles, was bisher von espalda und seinen Ableitungen gesagt wurde. Zusammen mit respaldo und respaldar bezeichnet es die Rückenlehne bei Stühlen usw., die Rückseite eines Papiers oder das auf der Rückseite Geschriebene. Gemeinsam mit espalda findet man es auch in der Bedeutung Schulter. Ebenso wie die Wörter espaldarón oder espalarón bezeichnet espaldar die Rückenpanzerung der alten Ritter. Sie begann seit der Mitte des 14. Jh. sich als Hauptbestandteil der Ritterrüstung einzuführen. In der Mitte des 15. Jh. erfuhren diese Schutzvorrichtungen einen neuen Aufschwung in ihrem Gebrauch, weil man sie so zu konstruieren gelernt hatte, daß die Lanze des Gegners an ihr keinen Ansatzpunkt mehr finden konnte und ins Leere glitt. In späteren Zeiten, etwa seit dem 16. Jh., als diese Art des Kampfes durch moderne Methoden abgelöst wurde, ging man wieder zu einfacheren espaldares über. Diese waren dann meist Schuppenpanzer. Man befestigte auf ihnen nur noch unter gebotenen Umständen einen stärkeren, den man espaldar volante oder sobre-espaldar nannte (Espasa-Calpe). Dazu kommt noch die Bedeutung einer cuaderna. Hier deckt sich espaldar nicht ganz mit dem espaldón = Bugverstrebung, sondern bezeichnet ganz allgemein die Spannte. Diese Bedeutung hat ihren Ursprung ähnlich wie espaldón aus dem Bereich der Rückenstütze, indem man bei einem an Land verkehrt aufgebockten Schiff den gekrümmten Rumpf unter der Vorstellung eines Rückens betrachtete. Als espaldar bezeichnet man auch ein an der Bugspitze von Segelschiffen aufgesetztes Stück Holz, das dazu diente, den mascarón, die Bugfigur, daran zu befestigen. Der Name des Holzstückes erklärt sich damit, daß diese Figur meistens mit dem Rücken daran festgemacht war. Auch die Gartenarchitektur bemächtigte sich dieses Wortes. Hier nennt man espaldar das Spalier, das Holzgestänge, an dem man die jungen Bäume oder Zierpflanzen hinaufklettern läßt. Die Bedeutung Heckruderer ist nach neuerer Festlegung etwas begrenzter als man sie nach Antonio de Guevara auffassen muß. Dazu kommt noch, daß das Wort selbst in dieser Bedeutung nicht mehr in der Form espaldar besteht, sondern in einer Nebenform espalder. Unter espalder versteht man den Mitsträfling, der den Galeerenruderern zugewandt am Heck des Schiffes stand

Granada: Hurtado de Mendoza, Guerra de Granada, Historia escrita en cuatro libros, Publicada por el licenciado Luis Tribaldos de Toledo, cronista mayor del Rey nuestro señor por las Indias. Madrid 1929, Buch I, S. 61.

"La otra banda de gente caminó derecho a Granada a hacer espaldas a Farax-Aben-Farax, a los que enviaron ...".

und mit einer Ruderstange, auch mit einem speziellen Hammer, den Takt zum Rudern schlug' (s. S. 68). Daß Antonio de Guevara offensichtlich alle Ruderer meinte, die am Hinterteil des Schiffes eingesetzt waren, braucht nicht zu verwundern, da das Wort *espaldar* zur damaligen Zeit auch als Adjektiv identisch mit *postrero* = der letzte, der hintere, im span. Sprachgebrauch üblich war. Es bezeichnete im besonderen "lo que pertenece a la espalda o se relaciona con ella; lo que está después o detrás de otra cosa" (Espasa-Calpe). Heute gilt dieses Eigenschaftswort als veraltet. Der ganze Reichtum der Ableitungen und Bedeutungen des Wortes *espalda* macht es leicht verständlich, daß die einzelnen Wörter und Begriffe nicht immer genau von einander getrennt werden konnten. Es bleibt noch zu betrachten, wie das Adjektiv *espaldar* (vgl. *solar*, *singular*, *familiar* u. a.), denn das ist der Ausgangspunkt für das Substantiv, zu der Doublette *espaldar* gekommen ist. Ein -er ist im Span. als Suffix eines Nomens undenkbar (*mester*, *menester* sind gelehrte Gallizismen), Alcover-Moll bringt die Form *espaldar* nicht, führt aber *espaldar* (V, 374a) als "castellanisme" an. Die Gruppe "ld" ist tatsächlich im Kat. und im Prov. nicht denkbar. Dieser Teil ist auf jeden Fall kast. (vgl. *capitulum* > *cabildo*, *titulum* > *tilde*, *modulum* > *molde*, *rotulum* > *rolde*, u. a.), aber was das -er betrifft, so muß man doch annehmen, daß es aus irgendeiner entsprechenden einmal im Kat. bestanden Form übernommen wurde, denn -er ist dort für solche Bildungen sehr wohl üblich (< *ariu*): *espader* (bewaffneter Brautführer), *espalader* (Schwertmacher, Schwertträger), *estreper* (Steigbügelmacher), *forester* (Waldaufseher) usw. (Alcover-Moll s. v.).

A los que andan en el barco llaman proeles

Entsprechend dieser Stelle möchte man meinen, *proel* sei jeder Matrose, jeder Angehörige der Schiffsbesatzung. In Wirklichkeit ist er enger zu fassen, denn unter *proeles* versteht man die vorderen Ruderer, die Ruderer, die am nächsten zur *proa* sitzen. Im Mittelalter war der Aufgabenbereich eines *proel* weiter. Vor allem kamen damals noch kriegstechnische Gesichtspunkte hinzu. Alfons der Weise bringt darüber genauere Ausführungen in der Partida II, Título XXIV, Ley VI, S. 286 unter der Überschrift: "Quales deben seer los proeres et los sobresalientes, et los que han de guardar las armas, et las viandas et la otra sarcia de los navios."

Weil sie im Falle eines Kampfes die ersten sind, die mit dem Feind in Berührung kommen, müssen sie 3 Dinge haben: "La primera que sean esforzados. La segunda ligeros. La tercera usados de fecho de mar." Als Adjektiv bezeichnet *proel* auch alles, was zur *proa*, zum Bug gehört oder zu ihm Beziehung hat

(Espasa-Calpe). Hinter pro ist also die erste Silbe des Wortes proa zu suchen. Das wird bestärkt durch eine Doublette von der Form proal, die jedoch nur die adjektivische Bedeutung trägt, also "zum Bug gehörig". Proal stellt die eigentlich regelmäßige Form dar. Sie ist eine der vielen Ableitungen mit dem lat. Adjektivsuffix -alis, das an Substantivstämme angehängt Adjektive bildet, mit der Bedeutung, daß etwas dem entsprechenden Substantiv zugehörig ist oder zu ihm Beziehung hat (vgl. mural, mortal, matinal, mundial, naval, marginal, local usw.). Bei proel taucht das Problem auf, welchen Ursprungs die Endsilbe -el ist. Ein Adjektivsuffix -el (< -ale), wie es das Frz. hat, gibt es im Span. nicht; die Endung -al ist allein im Frz. teilweise zu -el geworden (vgl. mortel, mensuel, personnel u. a.), nicht aber im Kast., Kat., Prov. und It. Da ein Einfluß aus dem Frz. schwerlich in Frage kommt, weil eine entsprechende Form hier gar nicht besteht, ist das Wort proel auf das lat. Diminutivsuffix -ellu zu untersuchen. Dieses Suffix lebt im Span. als -el zwar fort, aber nur in Lehnwörtern (cartel, clavel, capitel, cairel, "Fransbesatz", "Glasmandel am Kronleuchter", botarel "Widerlager", pastel u. a.). Das Suffix -ellus findet sich im Lat. nicht sehr häufig, im Vlat. hat sich sein Gebrauch jedoch stark erweitert (vgl. die vielen frz. Substantiva auf -eau), aber an einen vokalisch auslautenden Stamm hat sich -ellu nie angeschlossen (vgl. obig angeführte span. Beispiele). Dazu kommen auch die begrifflichen Schwierigkeiten. Was hätte eine kleine proa mit einem Ruderer zu tun? Ausgangspunkt ist das Adjektiv: proel = das zur proa Gehörige und unter proel = Vorderruderer hat man die elliptische Form von marinero proel zu verstehen. Es muß also doch irgend eine Abwandlung von proal sein. Übrigens besteht in der Sprache der Schiffer noch ein Wort mit der gleichen Endung, die ebenfalls nur Adjektivendung sein kann: timonel = Steuermann (timón = Steuer). Auch hier ist ein -ellu ausgeschlossen, vielmehr kommt wiederum nur ein (marinero) timonel = der zum Steuer Gehörige, in Frage. Die Ursache der Wandlung des Suffixes -al zu -el findet sich im Kat. Nämlich in den Formen proer: "Mariner d'un bot que mou l' ultim rem de proa" und timoner: "aquell qui mena el timó d' una embarcació" (Vallès s. v., lat. -ariu > vlat. -eru > kat. -er). Das Nebeneinanderbestehen des kast. proal und des kat. proer in der iberischen Seemannssprache führte wahrscheinlich durch das Übergewicht des kat. Wortes beim kast. Wort zu einer Kontamination (1), wobei aus dem Adjektiv proal das Substantiv proel entstanden ist.

Corominas fügt zu proel nur die Bemerkung hinzu, daß es in den Partidas als proer erscheine (Partida II, 24, ed. Acad. S. 262) und als proel erst bei Pérez de Hita. Die Ausgabe des Alfonso el Sabio von Valladolid 1587 (Partida II, Título XXIV, Ley VI, S. 92) hat jedoch ebenfalls schon proel; Quales deuê ser 1) auch die oben zitierte Partidas-Ausgabe, 1851, bringt die kat. Form proer!

los proeles. Damit fallen diese beiden ersten Belege für kast. proel zeitlich etwa zusammen.

..... y a la nariz de la galera asperón

Asperón verfügt über ein weites Feld von Ableitungen, Begriffserweiterungen und Verwechslungen. Dem Wort asperón ähnliche Formen gibt es im Span. eine ganze Menge, die aber nicht alle auf ein gemeinsames Etymon zurückzuführen sind. Der von Antonio de Guevara gemeinte Gegenstand, der gepanzerte Schiffsbug, wird heute vornehmlich mit espolón, daneben auch mit esperón bezeichnet (Espasa-Calpe).

Als Angriffswaffe wurde der espolón in Gestalt eines besonders gut befestigten Bugs mit verschiedenen Formen einer Spitze gebaut, die man ähnlich der Belagerungswaffe eines Widders zum Rammen und Aufreißen des Rumpfes eines feindlichen Schiffes gebrauchte. Die Bugkonstruktion mit Rammsporn läßt sich an griechischen Schiffen bis an das Ende des 4. Jh. vor Chr. verfolgen (Pauly-Wissowa, Supplementband 5, s. v. Seewesen, Spalte 916). Die Römer nannten sie rostrum. Da man auf dem Forum mit solchen erbeuteten Schiffsschnäbeln die Rednerbühne ausgeschmückt hatte (diese Schiffe wurden im Jahre 338 den Antiaten abgenommen), bezeichnete man fortan auch die Rednerbühne als rostra. Vor der Erfindung der Feuerwaffen war der espolón von größerer Wichtigkeit, obwohl er auch damals nur von zweitrangiger Bedeutung sein konnte, denn die Entscheidung einer Seeschlacht war in alten Zeiten letzten Endes immer der Kampf von Mann gegen Mann. Das erste Bestreben in einer Seeschlacht war auch gar nicht das Versenken des gegnerischen Schiffes, sondern das Erobern. Der Kampf mit dem espolón kam auch deshalb weniger in Betracht, weil der Angreifer darauf ausging, sein Schiff der Länge nach an eine Seite des feindlichen zu legen, damit der Sturm möglichst mit allen Soldaten gleichzeitig und überraschend durchgeführt werden konnte. Dazu erfanden die Römer im ersten punischen Krieg noch die Enterhaken. Der espolón war wahrscheinlich von großer Wichtigkeit, wenn der Gegner den Kampf nicht annehmen wollte und sich mit seiner Spitze zur Wehr setzte. Damit konnte er das Schiff des Angreifers leck machen und den Gegner zwingen, sich um sich selbst zu kümmern. Neben diesen strategischen Feinheiten darf man mit Gewißheit annehmen, daß der espolón auch als reine Angriffswaffe, so wie er erst in unseren letzten Jahrhunderten zur Geltung kam, verwendet wurde.

Während die Spitze der espolones der alten Zeit meistens etwas über dem Wasserspiegel lag, mußte sie in der modernen Zeit ein gutes Stück darunter angebracht werden, denn fast alle Schiffe hatten auf der Höhe des Wasserspiegels

einen starken Eisenbeschlag um den ganzen Schiffsrumpf, eine banda oder faja blindada (s. o.), als Schutz gegen Minen oder Torpedos. Gegen diese Panzerung waren die espolones unwirksam, im Gegenteil, trafen diese nämlich auf die Panzerung, dann war es um das Schiff des Angreifers schlecht bestellt. Der starke Widerstand von der einen und die nachdrängende Masse des ganzen Schiffskörpers mit seiner ungeheuren kinetischen Energie auf der anderen Seite, verursachten dann solche inneren Defekte, daß der Schaden beim Angreifer größer war als beim Gegner. Die Geschichte des espolón von der Zeit vor der Erfindung des Schießpulvers bis ins 20. Jh. wird bei Espasa-Calpe s. v. über mehrere Seiten behandelt. Nach diesen Darstellungen trat seine Anwendung besonders mit dem Aufkommen der Motorschiffe wieder in den Vordergrund, wurde aber nach einigen klaren Mißerfolgen seit dem ersten Weltkrieg endgültig aufgegeben. Das Wort espolón ist ein Lehnwort aus dem Germanischen. Nach Corominas finden sich die ersten Belege als espula aus dem Jahre 1062, und als spuera bei San Juan de la Peña aus dem Jahre 1069. Die Grundbedeutung "Sporn" ist auch im Span. erhalten. Im Nsp. weist das Wort für "Reitersporn" die Form espuela auf. Aber auch espolón hat einen guten Teil der Bedeutung des germ. Grundwortes bewahrt. In der Botanik heißt es nämlich "Hahnensporn" und in der Zoologie "Afterklaue vieler Vogelarten". Von hier läßt sich direkt eine Bedeutung ableiten, die mit etwas Phantasie das gleiche Bild bietet, wenn auch stark vergrößert: Kleiner Seitenarm einer Sierra, der ziemlich senkrecht zur Hauptkette des Gebirges steht. Aus ähnlichen Grundlagen bezeichnet espolón noch ein Stück Mole oder Damm, der ins Meer hinausreicht, oder auch eine Gelbahn, eine Promenadchaussée, meistens etwas erhöht. So gibt es z. B. den Espolón de Burgos, den Espolón de Valladolid. Dann bezeichnet espolón auch jede Art von Barrieren und Schutzmauern, die errichtet werden, um die Leute vor Absturz zu schützen, über Straßen, an Hängen entlang führen, um den gefährlichen Steinschlag zu unterbinden u. a. In älteren Zeiten hatte es auch die Bedeutung "Reitersporn". Dafür zeugen noch adverbiale Wendungen wie "a espolón". Heute ist jedoch auch dieser Ausdruck veraltet. Er war gleichbedeutend etwa mit "de prisa, con viveza". Ebenfalls als veraltet gilt der Ausdruck "agujar el espolón" = apretar el paso, seine Schritte beschleunigen. In Cuba benennt man mit demselben Wort einen Gassenjungen, einen Taugenichts: "este muchacho es el espolón", oder "el espolón del demonio" (Espasa-Calpe). Eine Ableitung davon ist das Wort espolonada. Espasa-Calpe zitiert s. v. espolonada eine ausführliche Stelle aus den Siete Partidas, wo das Wort als plötzlicher Zusammenstoß zwischen Belagerern und Belagerten erklärt wird und eine andere aus dem Libro de los Estados von Juan Manuel, aus der es wieder mehr als plötzlicher Angriff auf freiem Felde zu deuten ist. Häufig haben in Spanien Wappen die Form eines spitzen Schiffsschnabels. In

diesem Falle nennt man solche Wappenbilder gleichfalls *espolones*. Schließlich fand auf dem Schiff eine allgemeine Übertragung auf den Bug überhaupt statt. Man meint dabei hauptsächlich die verschiedenen Kurvenformen, die dem Bug eines Schiffes oft ein schnittiges Aussehen gaben. Aber auch das Ruderblatt, das am unteren Heck durch eine vertikale starke Achse, durch die "madre", die durch das Heck stößt und bis ans Achterdeck hinaufreicht, gelenkt wird. Diese Bedeutung ist wieder auf das Bild eines Reitersporns zurückzuführen. Denn das Ruderblatt sitzt sozusagen an der Ferse des Schiffes und dient zur Steuerung des Schiffes, ähnlich wie der Reitersporn zum Lenken des Pferdes. Und noch einmal bezeichnet das Wort *espolón* einen hervorstehenden Gegenstand: ein Widerlager in Form eines Holzpflöckes, von dem je einer auf der Innenseite der Schiffswand, jeder auf gleicher Höhe, angebracht ist, auf die man Holzgitter legt, die somit eine Art Deck liefern (*Espasa-Calpe*). *Espolones* nennt man übrigens auch die Widerlager in der Architektur. Das Wort *asperón* bezeichnet heute ausschließlich einen Sandstein, den man zum Messerschärfen oder als Quader zum Auslegen von Ofenböden verwendet. *Asperón* ist allerdings auch als veraltete Form für *espolón* überliefert, aber es handelt sich hier keineswegs um eine Doublette. In *asperón* steckt das lat. Wort *asper* oder nsp. *áspero*. Was heute nur noch mit *espolón* bezeichnet wird, konnte man vor noch nicht langer Zeit *esperón*, *esporón*, *espuela*, *espuera* und schließlich auch noch *asperón* nennen. Alle diese Wörter kann man auch in den neuen span. Wörterbüchern noch finden, jedoch bereits mit "veraltet" gekennzeichnet. Wahrscheinlich ist das afrz. *esporon* (Tobler-Lommatzsch, III Sp. 1192) als wichtiger Ausgangspunkt zu betrachten. Die Entwicklung ging dann in der Hauptsache in 2 Richtungen: einmal unter dem Einfluß von *áspero* zu *asperón*, dann unter dem Einfluß der bereits frühen Form *espuela* (bei Corominas als weiterer Beleg im *Cid* und in der *Disputa del Alma y del Cuerpo* angeführt) zu *espolón*. (Auch der ältere Beleg *espula* aus dem Jahre 1062, s. o. S. 77, geht sicher auf ein *espuela* zurück.) Der Wandel von r zu l hat sich wohl durch Mißverständnis eingeschlichen, indem man -uera zum Diminutivsuffix -uela machte: *callejuela*, *hijuela* usw. ("ohne erweislichen Anlaß steht "l" für "r" in dem griech. *silo sirum*, dem germ. *espuela* Sporn und einigen arab. Worten", Baist, Die Span. Sprache, S. 703).

..... y al postero dicen tercerol

Das Wort *tercerol* in der hier angeführten Bedeutung gibt es im Nsp. nicht mehr (bei Röding fehlt es gänzlich). *Tercerol* bezeichnet heute in der span. Seemannssprache das Reff (*Espasa-Calpe*). Dieses besteht aus einem Bündel

von mehreren Seilen, die alle dazu dienen, bei herannahendem Sturm die Oberfläche der aufgespannten Segel auf ein Drittel zu verkleinern (1). Das Wort hat sich aber für andere Begriffe ins Span. eingeführt. In der Form *tercerola* für ein kleines Faß und für eine Flöte, die um ein beträchtliches kleiner ist als die gewöhnliche. Es tritt also als Substantiv auf, das eine Quantität, ein Drittel, eine kleine Menge im allgemeinen bezeichnet, an dem pleonastisch noch ein Diminutivsuffix angehängt ist. Als Seemannsausdruck bezeichnete *tercerol* wohl zunächst das verkleinerte Segeltuch und später übertrug sich derselbe Name auf die ganze Vorrichtung. Die it. Entsprechung hierfür ist *terzar(u)olo* (Diz. di Mar. 1058) (2). Das Suffix *-ol*, dem das lat. *-eolu* zugrunde liegt, stammt jedoch nicht aus dem It., sondern aus dem Prov. und Kat. Bezüglich der Etymologie schreibt das Diz. di Mar. 1060: "(terzaruolo) *dovette avere il nome di terzaruolo dal fatto d'essere la minore delle tre*". Dasselbe Wort wird dort auch noch in der Bedeutung "das kleinste Ruder" sowie "der dritte Ruderer" angegeben.

Der Bedeutungswandel zu *tercerol* = *remero postrero* ist nicht schwierig. Schon die Ausführungen über *proel* (S. 74) zeigten, daß die Ruderer sehr wohl auch zu anderen Diensten herangezogen wurden. In dem dort angeführten Kapitel aus Alfons dem Weisen wird auch von "*alieres*", "*sobresalientes*", "*omes de armas*" u. a. berichtet, die neben ihrer Rudertätigkeit noch Sonderpflichten hatten. Nach Antonio de Guevara hieß der letzte Ruderer *tercerol*. Dieser mußte daher beim Reffen aushelfen. Wahrscheinlich nur mit Handlangerdiensten, denn der Vorgang war sehr kompliziert, so daß mehrere Leute dazu benötigt wurden. Er war der letzte Ruderer, weil die Seile des Reffsegels wahrscheinlich vom Heck aus geleitet wurden.

Al viento cierzo llaman tramontana

Meteorologisch gesehen handelt es sich bei dem Begriff *tramontana* um einen Wind, der von der span. Mittelmeerküste aus betrachtet aus der Richtung NNW kommt. Also von den Pyrenäen herüber, daher auch der Name. Aus *Espasa-Calpe* s. v. läßt sich dazu noch kurz Folgendes zusammenfassen: Sein Auftreten ist besonders stark in den Monaten Jan./Febr./März, Okt./Nov. In diesen Monaten kann seine Tätigkeit ohne Unterlaß über mehrere Tage hindurch andauern. Im Dezember erscheint er in kürzerer Zeit. Seine Entstehung geht auf ein Tief im Raum des Golfes von Lyon und von Genua zurück. Es sind dies

1) vgl. *trinquete*, s. S. 41.

2) Abbild. bei Vidos, Anhang XX Fig. 38.

Tiefs, die regelmäßig vom Atlantik entweder über Südfrankreich oder Nordspanien in diese Gegenden gelangen. Daneben entsteht derselbe Wind auch durch kleinere Tiefs, die sich von den Balearen dorthin bewegen. In diesen Fällen ist seine Voraussage sehr schwierig, denn der Druck auf das Barometer ist zu geringfügig, um etwas Sicheres feststellen zu können. Ansonsten kündigt er sich durch besondere Wolkenbildung an. Die Temperatur fällt in solcher Lage schnell, der Himmel wird schließlich wolkenfrei und darauf setzt der Wind mit einem ersten Stoß ein. Wenn zwei Tiefs auf einmal vorhanden sind, was zuweilen vorkommt, entstehen zwei tramontanas, die sich überlagern und eine starke Unregelmäßigkeit erzeugen, so daß der Wind in kurzen Abständen sturmartig auftritt, dann aber auch bald sich wieder völlig legt. Diese Art von tramontana nennen die südfrz. und katal. Schiffer *ressent l'altre vent* (prov. *ressenti* = fühlen, spüren, Mistral II 773c, also ein Wind, der von einem anderen beeinflusst wird). Er schiebt sich wie eine Zunge langsam nach Süden und zieht sich in gleicher Weise wieder zurück. Sein Auftreten zeigt sich besonders im Frühjahr. Neben der gewöhnlichen Bezeichnung tramontana wurde er in Spanien auch mit einem spezielleren Namen bedacht, nämlich mit dem Wort *garbf* (kat. *garbf* < ar. *garbi* = Westwind, Alcover-Moll VI 186a). Das Gebiet, über das er hinwegfegt, ist klar begrenzt, im Süden z. B. dringt er fast immer bis etwa Tordera vor. Die in der Umgangssprache gebräuchlichen Windbezeichnungen wie *tramontana de Berga*, *tramontana de Nuria* u. a. sind falsch. Hier handelt es sich nämlich um den Mistral, der durch geogr. Bedingtheiten in die Richtung der tramontana gedrängt wird. Den Mistral nennt man in Spanien *cierzo* (nach Corom. < lat. *cercius*, eine alte Variante zu *circius* = NW-Wind. Espasa-Calpe bringt den Namen mit einer kreisförmigen Bewegung dieses Windes in Verbindung).

Terlingen 228 zitiert eine Stelle aus Covarruvias: "*vale tanto communmente como el ayre cierço, quasi transmontana*". Covarruvias führt *transmontana* als Italianismus an. Auch Terlingen pflichtet dieser Auffassung mit dem Hinweis bei, daß *tramontana* in span. Texten erst seit Ende des 15. Jh. erscheint, eingeführt vielleicht durch die Sprache des Kolumbus, dessen italienische Abstammung heute so viel wie sicher gelte. In Italien dagegen sei *tramontana* schon Anfang des 14. Jh. belegt. Über die beiden Begriffe *tramontana* und *cierço* war sich auch Antonio de Guevara nicht im klaren. "*Al viento cierço llaman tramontana.*" Allerdings ist zu beachten, daß der *cierzo* in Südfrankreich neben dem Namen *mistral* auch noch den Namen *tramontana* trägt, weil er aus dem Nordosten über die Alpen kommt (nach Rödning wird jeder Wind aus dem N. im Mittelmeerraum mit *tramontana* bezeichnet). Damit ist in Frage gestellt, ob Antonio de Guevara mit *tramontana* überhaupt den Wind bezeichnen wollte, der heute in Spanien unter diesem Namen verstanden wird, oder ob er nicht bloß die südfranzösische Version gemeint hat.

..... al ábrego mediojorno, al solano levante y al gallego poniente

Als ábrego kennt Antonio de Guevara den Südwind und bemerkt, daß ihn die Seeleute mediojorno nennen. Es kommt dabei sofort ein it. medio giorno und das frz. Pendant midi in den Sinn. Auf der iber. Halbinsel haben das Kast. und das Port. das lat. dies weitergebildet. Hier hat "dies" die lat. Form diurnum gar nicht aufkommen lassen. Die alleinigen Formen aus diesem Stamme sind im Span. jornada, jornal und jornalero, Wörter, die zwar schon bei Berceo, Juan Ruiz und Nebrija belegt sind (nach Corominas), aber das Wort jorno gab es in der kast. Sprache nie. Man ist im ersten Augenblick geneigt, darin das it. giorno zu suchen. Der Zischlaut in der ersten Silbe dieses Wortes wäre im Span. des 16. Jh. ganz lautgesetzlich mit allen anderen stimmhaften span. Zischlauten zum velaren Reibelaut geworden. Aber das it. giorno ist in dieser Form im Span. nie erschienen. Terlingen 10 erklärt, Juan de Valdés habe in seinem *Diálogo de la Lengua*, jornal, jornalero und jornada als Italianismen aufgeführt. Auf S. 96, S. 100 und S. 181 wird nur von jornada, ihren it. Quellen und ihren verschiedenen, z. T. neuen Bedeutungen gesprochen. Das Wort jorno, das in der span. Literatur nur an dieser Stelle belegt ist, stellt einen Fachausdruck dar, der sich ausschließlich auf die Seemannssprache beschränkte. Er ist auch später nicht mehr aufgetaucht und dem heutigen Span. völlig fremd. Auch bei einer Suche im prov. Sprachschatz ist nichts Entsprechendes zu finden. Das Küstengebiet mit dem Zentrum Marseille kennt nur die Form jou. Ein jourm, das einigermaßen die Grundlage für jorno bilden könnte, zeigt sich nur in den Gegenden, die an die Alpen grenzen, und in der Guyenne (Mistral II 164c). Daran läßt sich aber nicht anschließen, weil die Bevölkerung dieser Landstriche auf die Sprache der Seefahrer keinen Einfluß hatte. Das gesuchte Wort findet sich im Kat. in der Form von jorn = der Tag (Alcover-Moll VI 768a, veraltet, heute in der Umgangssprache weitgehend durch "dia" ersetzt). Damit dürfte das Wort auch in diesem terminus technicus so gelaute haben, denn das kat. Sprachgebiet beherrschte die span. Mittelmeerküste damals bis Murcia. Das angehängte "o" in jorno ist die kastilisierte Form des kat. Wortes. Das gleiche ist auch bei dem Attribut medio anzumerken. Die eigentliche kat. Volkssprache weist ein medio nicht auf. Für das kast. medio hat Katalonien wohl auch ein seltenes medi, aber die gebräuchlichsten Formen dafür sind mitjá und mig (1). Das Wort medio war dort zwar sicher bekannt, aber es gehörte damals wie heute, und ähnliche Verhältnisse liegen auch im Ital. vor, der Gelehrtensprache an, eine Tatsache, die es verbietet, das Wort medio in diesem Ausdruck als echt zu bezeichnen. Entweder bringt Antonio de Guevara wieder die kast. Form dafür oder es verdankt seine

1) Alcover-Moll VII 463b und 414b.

Existenz einem gemeinromanischen, intermeridionalen Seemannsausdruck. Diese Möglichkeit ist jedoch sehr unwahrscheinlich, denn die anderen Anliegersprachen des Mittelmeeres haben für die Bezeichnung dieses Windes Wörter ganz anderer Herkunft. Darunter auch die Katalanen. Daß ein einziger Wind mehrere Bezeichnungen führt, braucht nicht zu verwundern. Zu beachten ist nur, daß die Form *mediojorno* heute nirgends mehr zu finden ist und wahrscheinlich zur Zeit ihres Gewährsmannes schon keinen festen Boden mehr hatte. Dies wird vor allem darauf zurückzuführen sein, daß auch das kat. *jorn* im ausgehenden Mittelalter langsam durch das Wort *dia* ersetzt worden ist (*Corominas s. v. jornada*).

Damit hatte der Ausdruck von den Alpen an schon nirgends mehr eine Stütze, und die Seemannssprache allein war nicht imstande, ihn am Leben zu erhalten.

Das Wort *levante* ist zweifellos am meisten in der Geographie gebräuchlich. Es bezeichnet hier im weiten Sinne das Küstengebiet des Mittelmeeres von Griechenland bis Ägypten, im engeren Sinne die Küsten von Kleinasien und Syrien. Man kann jedoch nie genaue Grenzen ziehen und die Auffassung darüber war des öfteren zeitbedingt. So verstand man darunter im 16. und 17. Jh. den ganzen Fernen Osten.

In Spanien verwendet man gemäß seiner geographischen Lage das Wort sehr gern für alle Küstengebiete des Mittelmeeres überhaupt, denn für die Bewohner der iber. Halbinsel liegen alle Länder, die ans Mittelmeer grenzen, im Osten (*Espasa-Calpe*).

Der äußeren Form nach muß das span. *levante* nicht unbedingt aus dem It. stammen, entgegen *García de Diego* S. 350b (*Corominas* schreibt dazu nur, daß es bei *Nebrija* angeführt ist), denn auch das Span. besitzt heute noch eine Reihe von Wörtern auf -ante als Reste des lat. Partizip Präsens (*amante*, *habitante*, *oyente* usw.), ebenso Adjektive, Präpositionen und Adverbien: *semejante*, *durante*, *no obstante*). (1)

Verständlicherweise tragen alle Winde, die nur irgendwie aus östlicher Richtung kommen, den Namen *levante*. Dabei werden sie auch oft durch beigeordnete Wörter, die wiederum Winde bedeuten, näher bestimmt: *levante y griego* (Ost-Nord-Ostwind), *levante y jaloque* u. a. (*Espasa-Calpe*). Einanderer Wind findet sich in dem eigentlich erwarteten *llevente*. Er ist ein Südostwind, der im Gegensatz zum *garbí* (einem Südwestwind) steht. Die äußere Form des Wortes weist auf den kat. Sprachbereich hin, denn dort heißt er immer *llevent* (*Alcover-Moll VI 975a*).

Unter *poniente* verstehen die Spanier den Wind aus dem Westen. Einzelne Dif-

- 1) Auch Waren aus dem Orient wurden mit der Ableitung *levantino* bezeichnet: *levantino*, *levantina*, zwei Seidenarten, *levantino* eine Dolchart. Auch die aus dem Orient stammenden Bastarde nannte man *levantinos* (verächtlich, da meistens Dunkelmänner in Handelshäfen, *Espasa-Calpe*).

ferenzierungen, wie im vorausgehenden Beispiel *levante*, lassen sich hier nicht feststellen. Das Wort enthält ebenfalls keinen Ortsnamen oder regional gebundenen Namen, sondern weist nur auf die Himmelsrichtung hin und konnte sich deshalb wie sein Gegenstück *levante* auch in vielen anderen Seemannssprachen durchsetzen (port. *poente*, kat. *ponent*, frz. *ponant*, *ponent*, it. *ponente*). Daß derselbe Ausdruck auf dem Festlande schon im 16. Jh. weniger zu Hause war, beweist wieder Antonio de Guevara dadurch, daß er ihn als einen absonderlichen Namen des Seevolkes anführt, als Namen für einen Wind, der ihm selbst nur als *gallego* bekannt war. Man erkennt die geringe Gebräuchlichkeit von *ponente* auch an der Ungenauigkeit des Begriffes, so wie ihn der Schriftsteller faßt. Wenn er nämlich *ponente* mit *gallego* gleichsetzt, dann muß beachtet werden, daß zwischen beiden in Wirklichkeit ein Richtungsunterschied von mindestens 45° besteht. Der *gallego* kommt, wie auch sein Name besagt, aus Galizien, d. h. aus nordwestlicher Richtung und in Andalusien, wo er auch diesen Namen führt, aus noch nördlicherer Richtung.

Estar la galera armada, dicen estar empavesada

Empavesada hat eine reiche und interessante Geschichte aufzuweisen. Das span. *pavés* bezeichnete einen länglichen, hohen und stark nach außen gerundeten Schild, der in der Lage war, den aufrecht stehenden Krieger in seiner ganzen Größe zu schützen (*Espasa-Calpe*). Bezüglich der Herkunft des Wortes schreibt Gamillscheg Wb. 679a, es sei im 14. Jh. als *pavais* zu finden, würde im 15. Jh. unter Einwirkung des dem "e" vorhergehenden Labials zu *pavues* und daher komme die heutige Form *pavois*; aus it. *pavese* dasselbe, das eigentlich "aus Pavia" heiße; (so auch REW 6311); zu frz. *pavais* gehörten die seit dem 14. Jh. belegten Ableitungen *paveschier*, *pavesier*, *pavisier*, dafür trete im 15. Jh. mit Neuanlehnung an *pavois* ein *pavoiser* = ein Schiff mit Schutzschildern versehen, dekorieren, auf.

Terlingen 212 führt die Erklärung von Covarruvias an: "... se dixo del verbo Latino *paulre*, id est, ferire", der sich auch das Dicc. de Aut. anschließe, lehnt sie aber als unwahrscheinlich ab. Nach Corominas findet sich der erste Beleg in Spanien bei Dfraz de Gámez aus dem 2. Viertel des 15. Jh. Dann auch bei Nebrija: *pavés*: *clypeus*, *scutus*.

Im It. seit Dino Compagni (um 1300) neben *pavese* bereits zum ersten Mal die Variante *palvese*, die dann große Verbreitung fand. Corominas greift dieses Problem auf, weil eine Bildung von *pavese* zu *palvese* nicht denkbar ist, wohl aber umgekehrt, so daß man vielleicht *palvese* als das ältere Wort betrachten müsse. Er erklärt sich jedoch außerstande, ein Etymon für *palvese* zu beschaf-

fen, es sei denn, man denke an eine Kontamination mit palma. Palma könne als Schild aufgefaßt werden, denn das lat. parma = Schild, komme ebenfalls von palma, entstanden aus der Dissimilation der Form palmula. Espasa-Calpe gibt über das pavés s. v. einen breiten Bericht: über seine geschichtliche Entwicklung, die verschiedenen Verwendungsbereiche, Größen, usw. und zitiert dabei aufschlußreiche Stellen aus der Xenophonübersetzung von Diego Gracián de Obras und aus "Armas y Armaduras" von García Llansó.

Die Verwendung der paveses auf den Schiffen ist vielleicht eben so alt wie die Schiffe überhaupt. Dies beweisen heute noch die primitiven Negerstämme und einige Eingeborenentämme in den malaischen Gewässern, überall dort, wo Speer und Pfeil noch die allein bekannten Fernwaffen darstellen. Sie schützen sich gegen solche Geschosse, indem sie Schilde an der Seite des Bootes befestigen. Diese Art des Schutzes kann man auch noch auf Galeeren der früheren Neuzeit finden (Abbild. bei Jal 750a, besonders die Galeere aus der Zeit Ludwigs XIII). Das Verbum empavesar bedeutete "das Schiff mit Schilden ausrüsten". Es besteht heute noch, allerdings bezeichnet es nun etwas anderes. Der Sprung zur neuen Bedeutung ist nicht sehr groß: ausschmücken, das Schiff zur Parade aufputzen (1). Der Gedankengang, der zu dieser Wandlung führte, ergab sich in der Zeit, als die Schilde ihre eigentliche Aufgabe verloren hatten und nur noch als Schmuck benützt wurden. Der Begriff des vollen Ausrüstens und des feierlichen Ausschmückens vermischte sich jedoch schon früher, da die Schiffe schon immer bei feierlichen Marineparaden in voller Kriegsausrüstung erschienen sind (genaue Darstellung dieser semantischen Entwicklung siehe auch bei Gougenheim, Vox Romanica, 1938, III 237-51). Man kann sich vorstellen, daß eine solche Ausstattung äußerst malerisch wirkte, wenn man bedenkt, daß die Schilde meistens sehr bunt bemalt waren. Der Begriff erweiterte sich und ging auf alle Gegenstände über, die mit der festlichen Zurichtung eines Schiffes zu tun haben. Man bezeichnet z. B. als empavesada ein langes Leintuch, das zum Zwecke der Ausschmückung des Schiffes über die Reling, um den Mastkorb usw. gespannt oder auf die Stiegen und Leitern gelegt wird. Dasselbe Wort verwendet man für ein Tuch, das dazu dient, die Öffnungen in der Rampe oder im Geländer zu schließen, um gegen Regengüsse oder Wellenstöße zu wehren. Desgleichen auch ein Brettergerüst, durch das man von der Innenseite des Schiffes auf die äußere gelangen kann (Espasa-Calpe). Das Wort selbst faßte entsprechend dem Suffix -ada (vgl. brazada, punzada, buchada u. a.) zunächst die Ausschmückung als Ganzes zusammen. Dies beweist auch die allgemeine Bedeutung Beflaggung und das dazu gehörige empavesar = beflaggen.

1) Abbild. bei Vidos, Anhang XVII, Fig. 32: Pavesate sulla "Santa Maria".

..... y cuando ella se pierde por tormenta, dicen que dió
al través

Der Ausdruck "dar al través" wird heute noch genau so häufig verwendet wie damals und hat in seiner Vorstellungssphäre eine Menge anderer Ausdrücke desselben Stammes ins Leben gerufen. Die Verbreitung des lat. transversus und seiner vlat. Ableitungen beschränkt sich im Span. weitgehend auf die Seemannssprache. Wenn dieser Stamm auch in den übrigen rom. Sprachen sehr stark vertreten ist (frz. le travers, de travers, à travers, au travers, la traverse, la traversée, traverser, traversier, le traversin, le travertin (1) oder it. la traversa, la traversata, la traversia, traverso, traversare (2) u. a.), so muß doch auffallen, daß nirgends dieser Stamm in dem Maße in der Seemannssprache heimisch geworden ist wie im Span. Gerade die adverbialen Ausdrücke wie "dar al través, echar al través, ir al través" gehören fast ausschließlich diesem Sprachbereich an und dabei hat jeder einzelne davon seine spezielle Bedeutung.

Dar al través. Ein bildlicher Ausdruck, der sich gut mit dem frz. écouler vergleichen läßt, "una nave da al través" heißt, ein Schiff geht schräg in die Tiefe, versinkt.

Echar al través. Ein Schiff an Land ziehen, um es wegen seiner Unbrauchbarkeit zu zerstören. Diese Wendung ist die unmittelbare Umformung des intransitiven Begriffes "dar al través" in den transitiven. Ir al través gehörte einmal gleichfalls nur der Schifffahrtssprache an, ist heute jedoch ausgestorben (Espasa-Calpe). Sicher wegen der ausgefallenen Bedeutung: "una nave va al través" sagte man, wenn ein Schiff wegen Unrentabilität nicht mehr zum Heimathafen zurückgeschickt, sondern aus diesem Grunde am Bestimmungshafen außer Dienst gezogen wurde. Ir de través. "Una nave va de través", wenn das Schiff durch die Strömung oder durch den Wind mit Schlagseite fährt. Zu diesen adverbialen Wendungen kommen noch Substantiva. Neben einigen, die das Span. mit den übrigen rom. Sprachen gemeinsam hat, wie z. B. travesía (frz. traversée, it. traversata, traversia) "Seereise", "Landreise", "Überfahrt", "Widerwärtigkeit", traverso, traviesa (frz. traverse, it. traversa) "Querbalken", "Querstraße", gibt es im Span. auch eigenständige Formen, die der Seemannssprache angehören und in der übrigen Romania keine Entsprechungen aufweisen. So bezeichnet der span. Schiffer mit dem Subst. través jeden Wind, der in rechtem Winkel zur Fahrtrichtung weht. Travesía bedeutet nicht nur Reise, Überfahrt, sondern auch jeden Wind mit der Rich-

1) Dict. de l'Ac. Fr. 684 a/b/c.

2) Michaelis I s. v.

tung senkrecht zur Küste. Das waren zur Zeit der Segelschiffe besonders ungünstige und gefährliche Winde für jedes Schiff, das unter diesen Bedingungen auslaufen mußte. Travesía nennt man dazu auch noch die Bezahlung oder Wegzehrung, die man dem Schiffer als Lohn aushändigt. Desgleichen ist das Wort travesía bei den Seeleuten sehr gebräuchlich. Neben oben angegebener Bedeutung bezeichnet es hier noch die Balken, aus denen die Befestigungsanlage besteht, mittels der man die Schiffe am Kai oder im Dock festlegt. Ferner alle Querbalken, die ein Hauptbestandteil der alten Hebevorrichtungen waren, mit denen man die Masten der Schiffe aufstellte. Es ist dies eine Art Flaschenzug mit pyramidenförmig aufgestellten Balken, wobei die travesas, die wie Leitersprossen diese hohen Balken (los bordones) verbinden, dem ganzen Bau (la cabria oder grúa) den nötigen Halt verleihen. Querbalken anderer Art nennt man auch in der Schiffersprache nicht travesía, sondern travesano. In der Soldatensprache wird través für eine Reihe von Sonderbegriffen verwendet. Das ist sicher ein Beweis dafür, daß das Wort nicht allzu starke Wurzeln in der Volkssprache faßte, denn für Fachausdrücke zog man Fremdwörter stets den einheimischen und volkstümlichen vor.

Través bezeichnet in den Außenwerken einer Befestigungsanlage jede künstlich angelegte Sperre in Gräben oder Gängen. Seit Aufkommen der Artillerie versteht man darunter auch jeden Schutzwall aus Erde, Sandsäcken oder Holz, meist in aller Eile und ohne festen Plan angelegt, um sich vor Beschuß nach allen Richtungen hin zu sichern. Der Name einer solchen Verteidigungsanlage erklärt sich offensichtlich aus einer Angabe, die sich bei Espasa-Calpe s. v. findet: "... sirve para proteger de los fuegos de la enfilada y oblicuos, y en general contra todos los que no sean directo o de frente." Also ein Schutzwall gegen jegliche Gefahren von der Seite.

Alle Bedeutungen zeigen den vorherrschenden Charakter der Fachsprache in dieser Wortfamilie. Es ist anzunehmen, daß der Haupttrieb ihrer Entstehung und Verbreitung von der Seemannssprache genährt wurde. Die Soldatensprache kann wegen der verhältnismäßig modernen Bedeutungen dieser Wörter chronologisch nicht mehr in Frage kommen. Das Verbum atravesar und die präpositionalen Wendungen "a través" und "de través" sind die wenigen Ableitungen, die auch im übrigen span. Sprachgebrauch verwendet werden. Die Substantiva finden jedoch hier im Vergleich zu ihrer Anwendung in den eben besprochenen Fachsprachen nur wenig Anklang.

No dirán ellos vamos por agua, sino hagamos aguada

Das Wort aguada ist an allen Küsten des rom. Mittelmeeres bekannt: port. aguada (Artur Bivar, Dic. Geral, Porto 1948, I 113b), kat. ayguada (Alcover-Moll II 166a), it. acquata (Panzini, 6b). Aguada bezeichnet zunächst kurz eine Menge Wasser

oder eine Wasserstelle, einen Wasserplatz. In Amerika versteht man unter diesem Wort vor allem die Tränkstellen für die großen Herden, die natürlichen wie die künstlich angelegten. In einem Land der Kolonisation spielen solche Anlagen eine wichtige Rolle. Dadurch ist das Wort in der neuen Welt weit mehr verbreitet als in Spanien selbst und vor allem in dieser Bedeutung. In Aragonien nennt man *aguada* auch den Morgentau (*Espasa-Calpe* s. v.). Das ist eine regional beschränkte volkstümliche Bildung, die an den deutschen Ausdruck "Waschküche" erinnert, eine Metonymie, die man gern für nebliges, diesiges Wetter gebraucht. Auch im Kunsthandwerk bedient sich der Spanier des Wortes *aguada*, um damit die Waschmalerei, Wasserfarbenmalerei zu bezeichnen. Das Kat. u. Port. schließen sich bei dieser Bedeutung mit denselben Formen wie oben angeführt der spanischen an. Nur das It. weist die selbständige Form *guazzo* auf, ein Wort, das nach Terlingen 107 zum erstenmal bei Paolo Pino, 1549, belegt ist, und für das Span. als *aguazo* auch ins *Dicc. de la Real Ac.* (37b) aufgenommen worden ist (< lat. *aquatio*, die Lache). It. *guazzo* bildet seinerseits wieder die Grundlage für das frz. *gouache* (*Gamillscheg Wb.* 477). Man kann hier beobachten, wie die einzelnen Interessenkreise ihre Wörter auch der äußeren Form nach auf einander abstimmen, d. h. wie z. B. hier alle Seeleute des rom. Mittelmeeres eine gemeinsame Form schufen, während die beiden Hauptkräfte der bildenden Kunst unserer abendländischen Kultur, nämlich die italienische und die französische, sich gemeinsam auf eine andere Form einigten. Obwohl jedoch auch die Spanier auf diesem Gebiet einen wichtigen und von der Gesamtkultur nicht wegzudenkenden Anteil für sich beanspruchen können, ist das it. Vorbild dort nicht eingedrungen. Vermutlich ist der neue Begriff, als er in Spanien auftauchte, durch das bereits vorhandene Wort *aguada*, das mit dem neuen it. Fremdwort eine auffallende Ähnlichkeit zeigte, ersetzt worden.

NACHWORT

=====

Das Kapitel "Del bárbaro lenguaje que hablan en las galeras" stellt innerhalb des Werkes "El Arte del Marear" ein geschlossenes opusculum dar, dessen aufgeführte Ausdrücke hier der Reihe nach behandelt wurden. Man kann also gewissermaßen den Anspruch auf Vollständigkeit erheben und sich deshalb auch einige allgemeine Urteile über die Sprache der Schifffahrt zur Zeit des Antonio de Guevara erlauben. Was die Herkunft der einzelnen Wörter betrifft, so entsteht mehr der Eindruck, daß diese Fachsprache aus einer Gemeinschaftsarbeit entstanden ist und daß alle romanischen Länder, die die westlichen Mittelmeerküsten bewohnen, an diesem Werk mehr oder weniger beteiligt waren. Dies ist auch durchaus verständlich. Während nämlich im Mittelalter die Staaten begannen, sich straffer und zentraler zu gestalten und dadurch auch feste Grenzen gegeneinander aufzurichten, waren die lateinischen Dialekte in weit größerem Maße ihrer eigenen Fortentwicklung überlassen. So schufen sie sich bald, und oft auch aus einem gewissen Nationalbewußtsein heraus, eine selbständige Landes- und Literatursprache. Ganz andere Verhältnisse liegen bei der Seemannssprache vor. Durch das Mittelmeer standen die einzelnen romanischen Länder noch in engster Berührung, so daß sie sich auf diesem Gebiete einer Art Mischsprache bedienten.

Allgemein läßt sich feststellen, daß fast alle Anliegerstaaten des westlichen Mittelmeeres, wenn auch jeder mit verschieden großem Anteil, ihren Beitrag geleistet haben. Wie sich herausstellte, begann dieses Gemeinschaftswerk bereits mit der Siedlungszeit der Griechen. Auch die Araber konnten gemäß ihrer Bedeutung nicht spurlos daran vorübergehen. Das Französische, das sonst überall seinen Einfluß empfindlich geltend machte, ist hier nur wenig beteiligt. Wenn einige etymologische Wörterbücher manche Ausdrücke von dort abgeleitet wissen wollen, konnte fast nirgends diesen Fällen beigespflichtet werden. Der geringe Einfluß der französischen Sprache auf die Sprache der Schifffahrt ist geschichtlich betrachtet auch durchaus erklärlich.

Verhältnismäßig zahlreich erscheinen die germanischen Elemente. Man muß den Schwerpunkt dieses Vorgangs in die Zeit der Völkerwanderung zurückverlegen. Damals waren die Germanen imstande, im Mittelmeerraum ein entscheidendes Wort mitzureden. Allerdings dürfen die Ausführungen selbst eines Zeugen aus dem 16. Jh., wie des Antoine de Conflans (*Les Faits de la Marine et Navigaiges*, 1522, s. S. 61), nicht ganz ohne Vorbehalt hingenommen werden; eine eingehende Überprüfung mit den Mitteln der modernen Sprachwissen-

schaft wäre vorher unbedingt notwendig.

Der Anteil der verschiedenen Sprachen verschiebt sich je nach geographischer Lage und politischer Bedeutung. Man kann erkennen, daß die spanische Schifffahrtssprache wohl auch z. B. portugiesische Elemente in sich trägt, in der Hauptsache aber von dem Volk bestimmt wurde, das westlich von Marseille das ganze Mittelalter hindurch auf dem Seewesen in diesem Meeresbereich die Hauptrolle spielte, die Katalanen. In nicht weniger als 10 Wörtern konnte katalanischer Einfluß festgestellt werden: (proa, cuaderna, caballeres, escandalar, maestra, gúmera, antena, proel, tercerol, jorno). Aber auch der Einfluß Italiens, des Hauptpartners des iberischen Seehandels, spiegelt sich in der spanischen Schifffahrtssprache deutlich wider (crujfa, carena, mezana, cómitre, bogar, tramontana, empavesada).

Als nächste folgen die germanischen Wörter (quilla, banda, topa, escota, lastre), dann die griechischen (escálamos, orza, ferner das über das Kat. eingedrungene gúmera) und je ein französisches (iza) und ein arabisches (maimoneta).

Der Einfluß des Katalanischen auf sämtlichen Gebieten des Seewesens erleuchtet vor allem aus dem in dieser Hinsicht sehr wertvollen Werk von Antonio de Capmany Suris y de Montpalau (*Memorias históricas sobre la Marina, Comercio y Artes de Barcelona*, 1779-92). Mit seinen 302 gesammelten Dokumenten stellt es geradezu eine moderne Monographie dar. Es beschäftigt sich mit den Expeditionen der Katalanen, ihrem Handel und ihrem "Consulado de Mar". Selbst über den Einfluß des Hofes von Barcelona auf die Sprache und Poesie Westeuropas weiß Capmany darin zu berichten.

Im östlichen Mittelmeerteil bis Sizilien dürften die Dinge ähnlich liegen. Hier stellte Genua den Schwerpunkt dar. Für die italienische Sprache der Schifffahrt hat das *Dizionario di Marina medievale e moderno*, Rom 1937, hervorragende Arbeit geleistet. Wie steht es aber mit der Glaubwürdigkeit des Antonio de Guevara? Sein Werk ist oft harter Kritik ausgesetzt. Man wirft ihm vor, unsachgemäß und oberflächlich geschrieben zu haben. Corominas gebraucht sogar die Worte: Es scheint die Eigenart Antonios de Guevara zu sein, alles verkehrt zu bringen. Nun, das hieße zu hart mit ihm ins Gericht gehen. Es wurde hier ein gerade in dieser Beziehung wichtiges Kapitel ausführlich behandelt und dabei konnten nicht ein einziges Mal grobe Versehen festgestellt werden. Wenn ein Wort nur dieses eine Mal überliefert ist (zB. gúmera muß in Betracht gezogen werden, daß es sich hier um eine Fachsprache handelt, aus der viele Ausdrücke nie in die Literatursprache eindringen konnten, außer in systematischen Aufzählungen wie gerade hier. Ähnlich steht es bei oft regional bedingten Wortbildungen wie z. B. den Winden (cierzo, tramontana). Auch die sehr

unvollständigen Marinelexika aus jener Zeit konnten nicht alle Ausdrücke anführen, denn die vielen auswärtigen Einflüsse sind selbstverständlich von den Schreibern auch als solche erkannt und daher neben dem oft vorhandenen rein kastilischen Ausdruck nicht mehr angeführt worden. Dies geschah allerdings zu Unrecht, denn die Schifffahrtssprache war nie auf einen einheitlichen nationalen Nenner zu bringen, und die fremden Wörter müssen bei dieser Mischsprache mit berücksichtigt werden. Man kann bei den wenigen und unvollkommenen Überlieferungen nach dem nationalen Gesichtspunkt unmöglich eine strenge Auswahl treffen.

Erst in neuester Zeit, als durch das Aufkommen der Motorschiffe die alte Fachsprache zum großen Teil aussterben und sich eine völlig neue herausbilden mußte, läßt sich auch die Sprache der Schifffahrt bei den einzelnen romanischen Ländern mehr als nationale Fachsprache betrachten. Jedoch auch wiederum nur mit Einschränkung. Einerseits schreitet nämlich durch diesen Entwicklungsprozeß das Ausscheiden der alten fremden Elemente in erhöhtem Maße voran, andererseits werden aber viele neue Wörter der modernen Technik und des internationalen Handelsverkehrs übernommen.

Eine Sprache der Schifffahrt wird nie die Gelegenheit haben sich der bodenständigen Evolution der entsprechenden Festlandsprache getreu anzuschließen. Sie muß wie das Meer selbst eine Verbindungsmöglichkeit zwischen den einzelnen Völkern sein, in früheren Zeiten für einen einzelnen Meeresteil, heute für die Ozeane in aller Welt.

= = = = =

Als letztes sei noch der Leitung der spanischen BIBLIOTECA NACIONAL, des CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTIFICAS in Madrid und des SPANISCHEN KULTURINSTITUTS in München dafür gedankt, daß sie mir uneingeschränkte und kostenlose Arbeitsmöglichkeit gewährten.

Mein besonderer Dank gilt Herrn Prof. Dr. Hans Rheinfelder für alle Ratschläge, für die er liebenswürdigerweise stets zur Verfügung stand.

Sachregister

	Seite
Vorwort, Thema und Problemstellung	1
Abdruck des Kapitels 8 des Arte del Marear	2
Literaturverzeichnis	4
quilla	7
escálamos, clavijas	10
popa, en popa	11
proa, pon la proa	13
cuaderna, costera	16
caballeres	18
escandalar, aguja	19
crujía, pasar crujía	20
postiza, castañuela	23
cuarteles	25
fogón, cocina	28
carena, dar carena	29
banda, teneos a la banda	31
iza iza	34
gata	35
topas, garruchas	37
vela maestra, vela mezana, vela del trinquete	40
gumeras, maromas	44
puntal	46
maimoneta	48
escota	50
ciaboga, cia	51
remo, leva remo	53
barbeta	54
lastre	56
nochar	58
cómitre	59
orza, a orza, a medio viento	60
antena	63
candaliza	65

	Seite
bogar, bogavante	66/68
pañol, despensa	69
espaldares	72
proel, timonel, popel	74
asperón	76
tercerol	78
tramontana	79
mediodioma, levante, poniente	81
empavesada	83
través, dar al través	85
aguada, hacer aguada	86
Nachwort	88
Sachregister	91
Lebenslauf	93

Lebenslauf

Am 15. November 1930 wurde ich, Walter Bockhorni, in Entraching bei Landsberg/Lech als Sohn des Oberlehrers Josef Bockhorni und seiner Ehefrau Rosalinde geboren. Im Sommer 1951 legte ich an der Oberrealschule Ingolstadt die Reifeprüfung ab und begann anschließend in München das Studium der romanischen Philologie. Nach dem 6. Semester studierte ich ein Jahr in Madrid. Nach einem weiteren Jahr in München legte ich die wissenschaftliche Prüfung für das höhere Lehramt in den Fächern Latein, Französisch, Spanisch ab und unterzog mich anschließend der Referendarausbildung am Maximilians-Gymnasium München. Im November 1958 legte ich die 2. Lehramtsprüfung ab und bin seit 1. Dezember 1958 als Lehramtsassessor, dann als Studienassessor an der staatlichen Oberrealschule Bad Brückenau tätig.

Meine Lehrer waren vor allem Prof. Dr. Keilhacker, Klingner, Rheinfelder und Rohlf.

